00100448

00100448

Digitized with financial assistance from
Shri Brihad Bhartiya Samaj
on 11 March, 2020

# LA GESTION
## PAR L'ÉTAT
## ET LES MUNICIPALITÉS

## OUVRAGES DE M. YVES GUYOT

---

### LIBRAIRIE FÉLIX ALCAN

Les Chemins de Fer et la Grève. Un vol. in-18. 3 fr. 50

Sophismes socialistes et Faits économiques. Un vol. in-18 . . . . . 3 fr. 50

Les Préjugés économiques. Un vol. in-8. . 0 fr. 60

L'Impôt sur le Revenu. Un vol. in-18. . . 3 fr. 50

La Cérusе et la Méthode expérimentale. Une broch. in-8 . . . . . 2 fr. »

La Crise des Transports. Une broch. in-8. 2 fr. »

Dictionnaire du Commerce, de l'Industrie et de la Banque, publié sous la direction de MM. Yves Guyot et A. Raffalovich. Deux vol. grand in-8 de 1088 pages.

Relié . . . . . 58 fr. »

Broché . . . . . 50 fr. »

---

La Science économique. Un vol. avec 13 graphiques (4e édition), relié . . . . . 2 fr. 45

L'Économie de l'Effort. Un vol. . . . . 4 fr. »

Le Commerce et les Commerçants. Un vol. relié avec 13 graphiques (*Encyclop. scientifique*). 5 fr. »

La Tyrannie socialiste. Un vol. in-18. . . 1 fr. 25

Les Principes de 89 et le Socialisme. Un vol. in-18 . . . . . 1 fr. 25

La Comédie socialiste. Un vol. in-18. . . 3 fr. 50

La Démocratie individualiste. Un vol. in-18. 3 fr.

YVES GUYOT

100448

# LA GESTION

# PAR L'ÉTAT

# ET LES MUNICIPALITÉS

00
g
39
00-g-39

PARIS
LIBRAIRIE FÉLIX ALCAN
MAISON FÉLIX ALCAN ET GUILLAUMIN RÉUNIES
108, BOULEVARD SAINT-GERMAIN, 108

1913

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.

# PRÉFACE

Ce livre est préparé depuis longtemps : le difficile a été de mettre en œuvre les matériaux de provenances diverses, de valeur inégale, et plus ou moins incomplets de manière à présenter avec précision un tableau d'ensemble des entreprises industrielles gérées par l'État ou les municipalités.

Les partisans de la nationalisation et de la municipalisation de toutes sortes de services ont pris un nom discret. Ils se donnent pour représentants de la régie directe. Leur leader en France est M. Edgard Milhaud, qui occupe à l'Université de Genève une chaire d'économie politique où il professe le socialisme [1]. Dans une petite revue intitulée les Annales de la Régie directe il fait l'apologie de toutes les gestions d'État et de municipalités. Son enthousiasme reçoit quelquefois de cruels démentis, comme le suicide du maire d'Elbeuf ; mais il est tel qu'il l'a porté à faire plusieurs articles pour démontrer que les accidents sont moins fréquents sur les chemins de fer d'État que sur les lignes des compagnies. On verra plus loin (livre III, chap. II) ce que vaut cette tentative de démonstration, et on pourra

1. V. *La Démocratie socialiste allemande* (Paris, F. Alcan).

*juger par là de l'importance qu'il faut attacher à d'autres allégations.*

*Pour l'année scolaire* 1911-1912, *l'École des Hautes Études sociales avait organisé une série de conférences sur la* Régie directe, *sous la direction de M. Edgard Milhaud.*

*Cependant, elle jugea bon qu'à la fin une voix discordante pût se faire entendre. Elle eut la gracieuseté de me confier ce rôle. Je l'acceptai. M. Milhaud devait parler pendant quarante minutes, ajoutées aux dix leçons précédentes, et moi, je devais répondre, en quarante minutes, aux six cent quarante minutes pendant lesquelles avaient été développées la théorie et la pratique du socialisme national et municipal. Puis M. Milhaud devait répliquer en vingt minutes et moi dans le même espace de temps. J'eus la satisfaction de voir que l'*Humanité *attachait assez d'importance à cette conférence contradictoire pour annoncer pendant plusieurs jours qu'elle tenait des cartes d'entrée à la disposition des « camarades ». Il n'était pas difficile de prévoir que la salle de l'École serait, dans ces conditions, une salle de réunion publique.*

*J'emprunte à* l'Humanité (14 *novembre* 1911) *le résumé de la thèse de M. Ed. Milhaud.*

Le monopole privé qui cherche le profit maximum est plus coûteux que le monopole public qui n'est pas tenu par les mêmes exigences. Il faut ajouter que l'argent coûte moins cher aux entreprises publiques, qu'elles amortissent et réduisent ainsi le chiffre général des dépenses. En revanche, les charges du personnel peuvent être plus grandes, les régies peuvent aussi chercher un bénéfice,

mais elles peuvent faire tout cela dans des limites moins rigides que celles du monopole privé.

Milhaud a terminé en montrant le mouvement des régies vers l'autonomie administrative. Pour se soustraire aux ingérences politiques, pour éviter les pernicieuses influences bureaucratiques, elles tendent à transformer leur administration en entreprise distincte, commerciale ou industrielle. De même, les régies évoluent vers la socialisation, par le contrôle des consommateurs et par le contrôle du personnel.

Ainsi les régies, par l'abaissement des prix, amènent une couche de consommateurs plus large, et elles apportent un mécanisme plus souple entre l'entreprise et son personnel. Elles réunissent à la fois, pour un résultat de progrès social, les représentations de la collectivité sociale, des consommateurs particuliers et des producteurs.

*L'auditoire préparé, entraîné et composé, comme je viens de le dire, fit naturellement un accueil enthousiaste à M. Edgard Milhaud; mais malgré quelques murmures, il voulut bien me permettre d'opposer des faits à certaines de ses affirmations.*

*Dès qu'on contrôle les assertions des propagateurs de la régie directe, on s'aperçoit qu'elles ne sont pas de meilleure trempe que celles des autres socialistes.*

*Leur aplomb déconcerte et intimide beaucoup de personnes. Cependant, aux élections de 1910, M. Paul Forsans, président de la Société des Intérêts économiques, a pu organiser une vigoureuse campagne contre le monopole de l'alcool et celui des assurances. Mais il est nécessaire de mettre à la disposition du grand public des faits précis qui permettent de montrer la vanité et le « bluff » de leurs programmes. J'ai écrit ce livre pour rendre ce service.*

*Ces socialisants et municipalisants, ne pouvant invoquer en faveur de leurs projets l'expérience de l'Ouest-État ou l'expérience d'Elbeuf, disent :*

*— Soit, mais en Prusse les chemins de fer d'État sont parfaits, et dans la Grande-Bretagne, dans toutes les grandes villes, triomphe le socialisme municipal.*

*Ils invoquent alors le témoignage d'administrations qui ne cessent de vanter leur œuvre et celui de municipalités qui, par orgueil local, déclarent qu'elles ont fait des miracles. Nous ne devons recevoir ces satisfecits intéressés que sous bénéfice d'inventaire.*

*Ce livre est une œuvre intègre, établie rigoureusement d'après la méthode objective. Si je n'ai pas constaté que des exploitations d'État ou de municipalités étaient utiles, ce n'est pas ma faute : c'est parce que je n'en ai pas trouvé.*

*Le célèbre Américain Hadley dit dans son livre* Économies :

Le bien produit par l'intervention de l'État est souvent un fait visible et tangible : le mal qu'il fait est beaucoup plus indirect et ne peut s'apprécier qu'à la suite d'une étude attentive.

*J'ai vainement cherché le bien produit par la gestion directe de l'État ou des communes : une étude sans parti pris permet d'apprécier le mal qui en résulte.*

Y. G.

Novembre 1912.

# LA GESTION

## PAR L'ÉTAT ET LES MUNICIPALITÉS

### LIVRE PREMIER

### EXPLOITATIONS INDUSTRIELLES PRIVÉES ET PUBLIQUES

#### CHAPITRE PREMIER

#### LES DEUX FORMULES

— *Ni l'État, ni les communes ne doivent jamais faire ce que peut faire un particulier.*

Telle est la formule économique.

Les socialistes, plus ou moins conscients, opposent celle-ci :

— A l'industrie pour le gain, il faut substituer l'industrie pour le service.

Les expériences de nationalisation et de municipalisation de services, faites dans ce but, sont assez nombreuses pour permettre de vérifier si les pays ou les communes en ont tiré le bénéfice promis.

Telle est la question que je vais examiner dans les pages suivantes.

## CHAPITRE II

# LES TROIS MOYENS D'ACTION

La contrainte, la séduction, la rémunération. — La nationalisation et la municipalisation doivent remplacer le troisième mobile par les deux premiers. — Pas de dividende. — Mais intérêt et amortissement. — L'altruisme des conseils désintéressés. — L'industrie pour le service.

La question est psychologique : elle se réduit aux termes suivants :

L'industrie privée, ayant le gain pour but, il faut la remplacer par une industrie désintéressée.

Jusqu'à présent, on n'a constaté que trois moyens de provoquer les actes humains : la contrainte, la séduction, la rémunération.

La contrainte, c'est le travail servile et la rapine. Travaille ou je frappe. Donne ou je prends.

La séduction des hautes situations, des galons, des décorations, des rangs protocolaires, des hommages et des couronnes peut compléter la contrainte : nous voyons ces deux moyens employés dans les écoles, les églises et l'armée.

Leur succès comporte deux conditions : d'un côté, l'art de commander; de l'autre côté, l'esprit de discipline. Elles caractérisent l'esprit

militaire, ou [illegible] sur le respect de la hiérarchie.

La contrainte et la séduction suppriment le contrat dont les termes sont librement consentis.

La rémunération implique un accord préalable. Consentement de celui qui offre ses services et de celui qui les rémunère.

La nationalisation et la municipalisation obéissent aux deux premiers mobiles :

1° Elles contraignent les minorités qui ne les acceptent pas à les subir, à payer pour elles ;

2° Elles opèrent par la séduction de la popularité, de la puissance politique ;

3° Mais ces deux moyens ne sont pas suffisants pour déterminer l'action continue des ouvriers, des employés, des fonctionnaires chargés du fonctionnement des services nationaux et municipaux. Le troisième mobile : la rémunération, n'est donc pas supprimé. Tout le personnel employé travaille, non pour le service, mais en vue d'un gain.

— Mais ce gain n'est pas un bénéfice ; ce que nous voulons supprimer, c'est le bénéfice.

— Bien, alors la question se réduit à ces termes :

*Le bénéfice est le résultat de la direction de l'entreprise.*

La direction de l'entreprise nationale ou municipale est-elle plus économique que la direction d'une entreprise privée ?

Les partisans de la nationalisation et de la municipalisation répondent à priori :

— Oui, parce qu'il n'y a pas de dividende à donner au capital.

— Mais il y a des intérêts et des amortissements à payer au capital. Par conséquent, la marge d'éco-

nomie ne comprend que la différence entre les intérêts et l'amortissement dont les entreprises publiques doivent faire le service et le dividende qu'aurait reçu le capital d'une entreprise privée.

— Le haut personnel est moins payé que dans les entreprises privées et il n'y a pas de conseils d'administration intéressés.

— C'est possible, mais les traitements des ministres, les indemnités des lords-maires, des bourgmestres, des maires sont élevés ; seulement ils sont répartis sur plusieurs attributions. Chacun des membres du haut personnel administratif peut être moins payé que des collègues ayant une situation analogue dans l'industrie privée ; mais en général le personnel est plus nombreux et les frais deviennent plus élevés. L'administration de l'Ouest-État avait constitué seize directions au lieu des trois divisions classiques des compagnies de chemins de fer. Il n'y a pas de conseils d'administration intéressés ; mais la question est de savoir si l'altruisme des conseils qui dirigent et contrôlent les entreprises nationales ou municipales est plus avantageux que l'intérêt.

Les exploitations nationales ou municipales ont donc recours aux trois moyens d'action :

La contrainte et la séduction, qui n'ont pas un caractère économique ;

La rémunération du personnel, qui a un caractère économique.

Leurs partisans font résider l'économie qu'elles présentent dans la non-rémunération du capital, au delà de l'intérêt et de l'amortissement ; dans une étroite rémunération des promoteurs, des

directeurs, des conseils et du haut personnel de l'entreprise.

Voilà les limites auxquelles se réduit « l'industrie pour le service ».

L'expérience a-t-elle prouvé qu'elle est plus avantageuse que l'industrie pour le gain ?

## CHAPITRE III

# LES MOTIFS DÉTERMINANTS

### DES ENTREPRISES PRIVÉES ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES

I. Pourquoi des particuliers font une entreprise.
II. Les mobiles des hommes publics. — Sacrifice de l'utile à la séduction. — Les toitures du Louvre. — Les commandes et les achats des Beaux-Arts.
III. Le programme Freycinet.
IV. Intérêts municipaux. — Les fonctionnaires.
V. *Invidia democratica.* — Appel aux passions. Le rachat des chemins de fer. — Le rachat de l'Ouest. — Besoin politique de socialiser.
VI. But fiscal et prétextes hypocrites.
VII. Prétextes et réalités : le monopole de l'alcool en Suisse et les pommes de terre. Le monopole de l'alcool en Russie, la tempérance et la fiscalité.

I. Quand un ou plusieurs hommes engagent leur activité, leurs connaissances, leurs capitaux dans une entreprise industrielle, ils sont convaincus qu'elle répond aux conditions suivantes : le besoin d'un groupe de consommateurs ayant un pouvoir d'achat suffisant pour rémunérer les services et les produits qui leur seront offerts.

Si leurs prévisions sont exactes, ils gagneront ; si elles sont inexactes, ils perdront. Dans les deux cas, ils éprouveront la responsabilité de leurs actes. Le gain ou la perte sont des sanctions implacables

et infaillibles. Comme tout homme qui est sur le point de s'engager dans une entreprise sait qu'elles existent, il a une audace, provoquée par l'appât du gain, mais limitée par la crainte de la perte.

Le progrès industriel et commercial de toutes les nations avancées en évolution prouve que la majorité de ceux qui s'engagent dans les affaires font des calculs exacts.

II. Des hommes d'État à la tête du gouvernement ou de municipalités n'obéissent pas aux mêmes mobiles. S'ils méritent le titre d'hommes désintéressés, les entreprises dans lesquelles ils engagent l'État ou la commune, ne leur donneront aucun gain, si elles réussissent, et ne leur feront éprouver aucune perte, si elles échouent. Le critérium implacable et infaillible de l'homme d'affaires leur manque; et alors, par quels mobiles sont-ils déterminés?

Le plus souvent, ils sont décidés par l'avantage personnel qui pourra en résulter pour eux, non point sous forme de gain, mais sous forme d'augmentation de la durée ou de l'étendue de leur pouvoir. Ils font telle ou telle entreprise parce que, cherchant quelle séduction ils pourraient offrir au public, ils ont trouvé celle-là. Est-elle la plus utile? question secondaire. Celle qui répond le mieux aux préjugés du moment a toutes les sympathies. J'ai entendu des ministres et des députés dire : « Il n'y a rien à faire, mais il faut faire quelque chose. »

Les dépenses qui ont un certain fla-fla seront beaucoup mieux vues que celles qui n'attirent pas l'attention du public.

Le Parlement a voté, en 1902, une loi sur l'hy-

giène publique, en vertu de laquelle les municipalités doivent fournir aux habitants de la commune de l'eau potable et les débarrasser des eaux d'égout. Nombre de députés et de sénateurs qui l'avaient votée, se précipitèrent au ministère de l'Intérieur pour demander qu'elle ne fût pas appliquée aux communes de leurs circonscriptions; et cela continue.

Quand je fus chargé, comme ministre des Travaux publics, du service des bâtiments civils et palais nationaux, j'étais convaincu qu'ils étaient fort mal entretenus par l'administration des Beaux-Arts. Je ne me trompais pas. Connaissant par expérience personnelle l'importance des toitures, je commençai par m'en occuper. Pour n'en citer qu'un exemple, celles du Louvre laissaient des infiltrations lézarder les murs. Pas un des dix-sept paratonnerres qui dominaient l'édifice n'avait en état le câble destiné à dériver la foudre; et la plupart étaient si peu solides qu'ils pouvaient tomber sur la tête des passants. J'employai tous les crédits dont je disposais à assurer la couverture des bâtiments qui m'étaient confiés: le reste pouvait attendre.

Mais au point de vue de ma popularité, je fis, comme je l'avais prévu, un très mauvais calcul; or, la séduction qu'exerce le sacrifice à l'opinion publique fait partie du capital de l'homme politique; et s'il est économe, il négligera tous les autres intérêts pour en user.

Un ministre des Beaux-Arts, un sous-secrétaire d'État des Beaux-Arts a des fonds pour faire des commandes ou pour faire des achats aux salons. Il est sollicité par des recommandations de toutes sortes. Il ne concentrera pas ses crédits sur quelque

œuvre importante; il les éparpillera parce qu'il voudra satisfaire plus de personnes. Dans tous les achats d'objets artistiques, il y a une part d'erreurs qui se traduiront dans l'avenir par des déchets; mais il ne faut pas commencer par acheter des déchets; et c'est ce qui arrive trop souvent.

Je ne parle pas seulement de ministres et de sous-secrétaires d'État contemporains; je parle de ministres et de sous-secrétaires d'État d'autres régimes que la troisième République. Au Louvre, se trouve la collection Thomi Thierry; à côté se trouvent des achats de l'État faits à la même époque, aux mêmes artistes. Le choix qui a présidé à la collection est bien supérieur au choix officiel.

III. En 1879, M. de Freycinet fit son grand programme de travaux publics. Rien de plus agréable que de faire un programme; on donne l'espérance, on provoque les illusions, on laisse aux successeurs le soin des réalisations. Tous les ministres des Travaux publics ont été les liquidateurs du programme Freycinet. L'inspiration qui l'avait dicté, était de frapper l'imagination publique. « L'État, disait-on, aux applaudissements du Parlement, doit prendre la direction de l'épargne nationale », comme s'il y avait une autre épargne que celle des particuliers et comme si ceux qui ont su la réaliser n'étaient pas plus soucieux de lui donner une direction utile, que ceux qui en sont désintéressés. Tous les députés et sénateurs demandaient une part du gâteau pour leurs électeurs. M. de Freycinet accordait tout, provoquait des demandes, réclamait aux ingénieurs d'envoyer par dépêche des projets de chemins de fer, de canaux ou de ports. En même

temps, l'État voulait assurer la réalisation de ce programme.

En 1883, il était condamné à y faire faillite, si M. Raynal n'avait pas conclu, avec les compagnies de chemins de fer, les conventions que M. Camille Pelletan a qualifiées de scélérates. Mais il n'a jamais expliqué ce qu'aurait fait l'Etat si elles ne l'avaient pas dégagé.

IV. Vous voyez tout d'un coup se former ce qu'on appelle « un mouvement d'opinion publique », en faveur de telle ou telle entreprise municipale; mais on vous dévoile le secret, sous le manteau de la cheminée, en vous disant que tels et tels ont fait des spéculations de terrains en vue de ce projet; et ou la municipalité obéit passivement à cette impulsion ou les hommes qui sont à sa tête y participent plus ou moins indirectement. Pendant ce temps, les naïfs se passionnent pour ou contre.

En 1902, à Birmingham, la *corporation* avait résolu de soumettre au Parlement un bill qui lui permettrait de reprendre et d'exploiter le réseau des tramways urbains : on procéda a un referendum; sur 102712 électeurs inscrits, il n'y eut que 15742 votants, soit 15 p. 100. Mais, d'après le *Daily News*, « de hauts fonctionnaires de la corporation menaient aux urnes des bandes d'ouvriers municipaux[1] ». Le major Darwin dit :

> Plus les fonctionnaires municipaux seront énergiques et capables, plus il est probable qu'ils regarderont d'un œil favorable l'extension du domaine municipal[2].

1. Raymond Boverat, p. 444. *Le Socialisme municipal en Angleterre et ses résultats financiers.*
2. *Municipal Trade.*

Il en résultera plus de travail, peut-être, pour eux : mais il en résultera une situation morale plus grande qui probablement sera doublée d'un accroissement de situation pécuniaire.

V. Les promoteurs et meneurs des mouvements de nationalisation ou de municipalisation ont recours à l'excitation et à l'exploitation de l'*invidia democratica*, l'envie démocratique, une des plaies de la République romaine, et qui existe toujours à l'état endémique. Ils dénoncent les hommes qui sont à la tête des entreprises privées comme exploitant leurs compatriotes. Ils en citent, le plus souvent en les exagérant, les bénéfices, et ils prétendent qu'ils restitueront ces bénéfices au peuple, si l'État et les communes font tout et les individus rien.

Vers 1880, en France, les partisans du rachat des chemins de fer avaient à leur tête M. Wilson et c'était l'Orléans qui était particulièrement visé. Certains journalistes essayèrent de faire du rachat une question de chantage. On dénonça la « féodalité financière » qui les dirige et, dans de nombreux discours à la tribune, M. Camille Pelletan, entre autres, mit, dans des antithèses déclamatoires, en opposition les intérêts de la nation et les intérêts des actionnaires, les premiers étant toujours sacrifiés aux seconds. Les dénonciations contre les compagnies, le rachat des chemins de fer étaient un moyen d'action démagogique, et il a été largement exploité jusqu'au moment du rachat de l'Ouest.

Le rachat de la Compagnie de l'Ouest a-t-il eu pour cause une économie dans les dépenses et une amélioration des moyens de transport? Nul de ceux

qui l'ont provoqué et voté n'oserait le soutenir.

Un certain nombre de députés mettaient le rachat des compagnies de chemins de fer dans leur programme.

Avec des lignes appartenant à l'État, il y aurait des places pour les électeurs, une certaine ingérence politique dans l'administration; donc des moyens d'influence électorale. Des projets de résolution avaient été présentés pour le rachat de l'Ouest depuis 1902, aucun ministre des Travaux publics ne les avait acceptés.

Au lendemain des élections de 1906, M. Clemenceau cherchait un programme qui fût socialiste sans être collectiviste. Le socialisme, c'est le présent; le collectivisme, c'est le rêve.

Il prit à ses prédécesseurs: 1° le repos hebdomadaire; 2° la limitation des heures de travail et le contrat collectif du travail; 3° l'impôt sur le revenu; 4° les retraites ouvrières.

Mais il voulait, en socialisant quelque chose, donner une satisfaction aux socialistes et aux radicaux socialistes. Il choisit le chemin de fer de l'Ouest et entraîna son ministre des Travaux publics, M. Barthou, que ses antécédents n'indiquaient pas comme destiné à une pareille besogne.

VI. Un des motifs déterminants de l'établissement des monopoles est l'espoir de se procurer des ressources n'ayant pas l'apparence fiscale. C'est une manière de faire payer les contribuables sans qu'ils s'en aperçoivent.

Ce sont des impôts hypocrites: et, hypocritement, leurs promoteurs invoquent des prétextes moraux et hygiéniques pour les établir.

VII.° Le monopole de l'alcool en Suisse a été présenté comme destiné à combattre l'alcoolisme. En même temps, il supprimait les droits d'Ohmgeld, sortes de douanes intérieures.

Le second motif était sérieux; quant au premier, les cantons auxquels on a remis une partie des profits du monopole pour combattre l'alcoolisme ont montré qu'ils ne tenaient qu'un compte très relatif de cette destination.

Mais il y avait un autre motif dont on ne parle qu'en conversation. Le monopole achète en Suisse le quart de l'alcool de pommes de terre qu'il consomme. Les cultivateurs de pommes de terre trouvent que les distillateurs les leur achètent trop bon marché. Alors aux moments opportuns, le gouvernement fédéral augmente le prix d'achat de l'alcool national par la régie, et dit aux producteurs de pommes de terre : — Vous voyez, nous avons augmenté le prix de l'alcool. Tandis que nous le payons 20 ou 30 francs en Autriche, nous le payons en Suisse plus de 80 francs, et cela pour que vous puissiez vendre vos pommes de terre un bon prix. C'est une prime que nous vous donnons.

Quand le monopole de l'alcool fut établi en Russie, on répéta sur tous les tons que le but était moral et non fiscal. Il était établi pour ne donner au moujik que de l'alcool bien distillé et ensuite pour l'empêcher de s'attarder à consommer sur place jusqu'à ce qu'il tombât ivre mort. On faisait valoir les caractéristiques des débits de la régie qui sont tenus par des fonctionnaires n'ayant aucun intérêt à pousser à la consommation. Dans le débit, il n'y a ni chaise, ni tire-bouchon, ni verre. Donc le moujik, pour consommer, doit en ressortir.

Mais en 1912, les recettes du monopole de l'alcool sont prévues à 763 990 000 roubles (2 032 millions de francs) sur 2 896 millions de recettes ordinaires, soit de 26 p. 100. Il est évident que les fonctionnaires préposés a la vente de l'eau-de-vie du monopole seraient fort mal notés si le souci de la tempérance les engageait à mettre le budget en déficit. L'aspect moral du monopole s'est effacé derrière l'intérêt fiscal.

M. Augagneur est à la tête d'un groupe de nationalisation et de municipalisation : il nationalisera et il municipalisera, pourquoi? pour avoir un programme, une raison d'être. L'avenir des entreprises municipalisées ou nationalisées est secondaire. Ce qu'il faut, c'est l'argument qui donne l'action politique et peut donner le pouvoir immédiat.

Si l'entreprise tentée par un maire, par un ministre est onéreuse et inutile, ni le maire ni le ministre, ni les conseillers municipaux, ni les députés, ni les sénateurs qui l'ont décidée n'en supportent la responsabilité matérielle. Les contribuables d'aujourd'hui et de demain en assument toute la charge.

Quelquefois l'échec de l'entreprise peut entraîner une diminution de situation pour les hommes politiques qui en ont été les promoteurs. Mais, souvent, elle les grandit devant l'opinion publique.

Les risques qu'a fait courir le programme Freycinet, l'inutilité d'une quantité de travaux qui y ont été compris, les charges dont il a accru l'exploitation des compagnies de chemins de fer, le dépassement de 30 p. 100 de la construction de voies navigables qui ne sont pas encore tout à fait terminées, n'ont point nui au prestige de son auteur.

Les promoteurs du rachat de l'Ouest portent allégrement les déceptions qu'il a provoquées et ils s'imaginent avec raison que personne, ou à peu près, ne met en parallèle leurs déclarations et les faits.

Conclusions :

1° Le mobile des entreprises privées a un objectif précis : le gain, et un critérium certain : le gain ou la perte.

2° Le mobile des entreprises municipales et nationales est : la situation politique ou administrative de leurs promoteurs.

3° Les promoteurs des entreprises publiques échappent à toute sanction matérielle et très souvent à toute sanction morale.

## CHAPITRE IV

# LES EXPLOITATIONS INDUSTRIELLES DE L'ÉTAT ET DES MUNICIPALITÉS

I. Le rapport de M. Schelle à l'Institut international de statistique. — Nomenclature des exploitations industrielles publiques. — Exploitations très répandues : postes, télégraphes, téléphones, monnaies.
II. Pays : Danemark, Suisse, Pays-Bas, Italie, France, Belgique, Suède, Autriche, Allemagne.
III. Royaume-Uni et États-Unis.
IV. Le *London County Council.*
V. L'activité municipale de la Russie.
VI. La Nouvelle-Zélande. — Socialisme d'État le plus développé. — A quels objets il s'applique.
VII. La nationalisation du sol en Nouvelle-Zélande.
VIII. *Les exploitations industrielles d'Etats et de municipalités sont très restreintes.*

I. Quand les zélateurs du « transfert des entreprises industrielles et commerciales aux collectivités publiques » affirment qu'il est général et irrésistible, ils donnent leurs aspirations pour des faits accomplis. Les entreprises publiques existant actuellement sont très limitées.

A la session de 1909 de l'Institut international de statistique, une commission, sur la proposition de MM. Raffalovich et G. Schelle, fut instituée en vue d'une statistique des exploitations indus-

triellés des États et des municipalités vendant des services ou des produits au public.

Les membres de cette commission étaient : MM. Yves Guyot, président ; Colson, Raffalovich, Fellner, Nicolai, Hennequin et Schelle, rapporteur, qui remit son rapport à la session de l'Institut international de statistique à La Haye en 1911.

Il énumère les services ou les industries monopolisés par les États ou les municipalités.

Les États exploitent eux-mêmes :

Les postes, dans tous les pays.

Les télégraphes, dans tous les pays, sauf les États-Unis.

Les téléphones, dans tous les pays, sauf les États-Unis.

Les États frappent monnaie, soit à leurs frais, comme l'Angleterre, soit en opérant un léger prélèvement à la fabrication.

Dans la nomenclature suivante, nous ne parlerons pas de ces quatre services, à moins qu'ils ne présentent un caractère spécial dans les pays considérés.

II. Le rapport commence par le Danemark. On sait que c'est un pays très actif et très industrieux, mais dont la population est moindre que celle de la ville de Paris.

Le *Danemark* a pour l'armée 20 entreprises occupant ensemble 2 335 personnes ; les chemins de fer comprenant 37 entreprises avec 4 797 personnes. Il a en outre 16 entreprises employant 279 personnes dont un établissement de couture et un atelier de menuiserie pour le Théâtre royal.

Le total de ces entreprises est de 73 avec 7 576 personnes, dont 7 166 ouvriers. Mais la plu-

part ne rentrent pas dans la définition ci-dessus. Cependant, si la manufacture d'Usserved a pour but principal de fabriquer des draps pour la troupe et la marine, elle a un magasin de vente au public. La poudrerie de Frederckvaeck a le monopole de la fabrication de la poudre. Les trois ports d'Helsingœr, de Frederckshavn et d'Esbjerg sont les trois grands ports d'Etat. La manufacture royale de porcelaine n'est pas comptée parmi les industries d'État.

Pour les municipalités, dans le recensement de 1906, on trouve 43 distributions d'eau; 1 entreprise de pavage; 2 entreprises de terrassement; 1 entreprise de curage; 2 entreprises de construction avec 29 ouvriers; 1 atelier de réparations du matériel d'un port; 1 entreprise d'installation de gaz et d'eau; 2 entreprises de moulage; 1 entreprise d'installation d'appareils électriques; 8 entreprises de production et de distribution d'électricité; 60 usines à gaz; 2 entreprises de démolition; et enfin un ramoneur et un mécanicien sont considérés chacun comme une entreprise municipale. Le total est de 127 entreprises comprenant 2 274 personnes, soit une moyenne de 17 personnes.

En *Suisse*, l'administration du monopole de l'alcool achète de l'alcool de pommes de terre et le revend; il ne fabrique pas.

Dans les *Pays-Bas*, l'État exploite le *Journal officiel*, les mines de houille de Wilhelmine et d'Eurena; les chemins de fer de l'État sont exploités en régie par une société privée.

En *Italie*, dans un rapport présenté à la Chambre des députés le 11 mars 1902, M. Giolitti, ministre

de l'Intérieur, a donné des renseignements statistiques sur les principales exploitations industrielles municipales jusqu'en 1901. On comptait 171 abattoirs, 151 entreprises d'adduction d'eau et puits artésiens, 24 usines de production d'énergie électrique, 20 lavoirs, 15 usines à gaz, 12 entreprises de pompes funèbres, 12 bains publics, 4 glacières, 3 entreprises d'enlèvement des ordures, 3 entreprises d'irrigation, 2 fours, 2 pharmacies et quelques autres services secondaires.

La loi du 29 mars 1903 a énuméré 19 sortes de services dont les municipalités peuvent se charger. En dehors des services usuels, eau, gaz, électricité, etc., il faut mentionner les pharmacies, les moulins et fours comme « régulateurs normaux » des prix, les glacières, l'affichage public, les séchoirs et dépôts de maïs, la vente de graines, semences, plantes, vignes et autres plantes arborifères et fructifères.

La même loi a déterminé de quelle manière les communes pouvaient opérer le rachat des concessions exploitées par l'industrie privée. Les communes doivent payer aux concessionnaires une indemnité équitable, pour laquelle on tiendra compte :

*a*) De la valeur industrielle de la construction et du matériel mobilier et immobilier ;

*b*) Des avances ou subsides donnés par les communes, des taxes d'enregistrement avancées par les concessionnaires et des primes qu'ils ont pu payer aux communes ;

*c*) Du profit que le rachat fait perdre au concessionnaire à raison du taux de l'intérêt légal et pour le nombre d'années à courir jusqu'à la fin de la

concession, d'annuités égales à la moyenne des profits des cinq dernières années écoulées (sans y comprendre l'intérêt du capital).

La loi du 4 avril 1912 a établi le monopole des assurances sur la vie.

Le rapport du congrès de la Fédération des régies municipales tenu à Vérone les 21 et 22 mai 1910, énumère 74 services en régie spéciale dont 31 existaient avant la loi de 1903. Ce serait une preuve qu'elle ne les a pas beaucoup développés.

La *France* compte : 1° comme monopoles fiscaux, les allumettes, tabacs et poudres; 2° les services postaux; 3° les chemins de fer de l'État comprenant le réseau antérieur au rachat de l'Ouest; le réseau de l'Ouest et le chemin de fer de Saint-Georges-de-Commiers à La Mure (Isère), dont l'exploitation constitue une régie distincte de celle des chemins de fer de l'État.

Ce troisième réseau est peu connu.

Autres entreprises : Imprimerie nationale, *Journal officiel*, administration des monnaies et médailles, manufacture de porcelaine de Sèvres, manufacture des tapisseries des Gobelins, manufacture des tapisseries de Beauvais, service des eaux de Versailles et de Marly, les haras, établissement thermal d'Aix-les-Bains.

La ville de Paris a organisé plusieurs exploitations commerciales. En 1890, elle avait installé un secteur municipal d'électricité auquel elle a renoncé en 1907. Elle a pris en régie directe, depuis le 1er juin 1910, l'exploitation du funiculaire de Belleville. Elle a municipalisé en 1905 le service des pompes funèbres. Elle exploite une carrière de pavés pour les rues de la ville ; ce sont les seules

régies directes de la ville de Paris. Elle a eu le tort d'instituer une régie intéressée du gaz. Pour l'eau, la ville de Paris s'est chargée de construire et d'entretenir les usines élévatoires ainsi que les canalisations, mais elle a concédé à une compagnie privée le soin de faire les branchements pour les particuliers, de conclure les abonnements et d'encaisser les recettes.

Le conseil municipal de Paris a concédé l'électricité jusqu'en 1940, les moyens de transport à la surface et souterrains.

*Belgique.* — L'État possède et administre presque tous les chemins de fer.

Il a le service des paquebots d'Ostende à Douvres et le passage d'eau d'Anvers à la porte de Flandre.

*Suède.* — Chemins de fer de l'État.

*Autriche.* — D'après un travail dressé, sous les auspices de M. Grüber, par le Docteur Rudolf Riemer, secrétaire du bureau central de statistique, outre les monopoles habituels, l'Autriche possède des monopoles fiscaux: tabac, sel, poudre, loteries, des chemins de fer; une imprimerie nationale, le journal officiel, des docks, des haras, des forêts et domaines, des mines.

Des municipalités, dont M. Schelle n'a pas la liste, exploitent des usines à gaz et à électricité, des pompes funèbres, des bains, des monts-de-piétés, des établissements horticoles, des abattoirs, des caisses d'épargne, des théâtres, des docks, des usines hydrauliques, des carrières, des tramways, des journaux populaires.

*Allemagne.* — M. Schelle n'avait reçu de renseignements ni sur les chemins de fer allemands, ni sur les mines fiscales de la Prusse. Elle exploite de la

houille dans la Haute Silésie, le Deister et Oberkirchen, dans la Westphalie et dans la Sarre. Ces mines représentaient, en 1910, 91 671 employés et ouvriers[1].

L'État prussien exploite encore de la lignite, de l'ambre, des minerais de fer, d'autres minerais, du calcaire et du gypse, des sels de potasse, du sel gemme, du sel raffiné, des hauts fourneaux et il a des fonderies de métaux autres que le fer. Ces diverses industries représentent un personnel de 12 759, ce qui fait pour les deux catégories un total de 104 410. Il exploite aussi la *Banque prussienne*[2].

II° Le rapport de M. Schelle ne mentionne pas d'exploitations publiques faites par le Royaume-Uni et les États-Unis. Les résultats de l'enquête faite par la *National civic federation* américaine, en vue de savoir si les municipalisations faites dans la Grande-Bretagne devaient être imitées aux États-Unis, ont été publiés en 1907 (trois volumes); mais les renseignements donnés sont fort incomplets.

Dans le Royaume-Uni, le téléphone n'a été monopolisé par l'État qu'en 1912.

Dans les États-Unis, le télégraphe et le téléphone sont encore des industries libres.

Le postmaster général des États-Unis, dans son rapport de 1912, demandait l'annexion du service télégraphique; mais le président Taft, en le transmettant au Congrès, déclara qu'il n'était pas du tout de cet avis[3].

1. V. *Circulaire du comité des houillères*, 20 février 1912.
2. *Journal des Economistes*, octobre 1912, article de M.r A. Raffalovich.
3. *Journal of commerce* de New-York, 24 février 1912.

Le président complimenta cependant le postmaster général d'avoir fait des économies; mais le *Journal of commerce* remarque que faire des économies et assurer l'exploitation économique d'un service sont choses fort différentes.

Dans les Iles britanniques, les entreprises municipales se sont multipliées à la suite du *Public health act* de 1875 qui a permis aux districts sanitaires d'établir des distributions d'eau et de gaz; du *Municipal corporation act* de 1882 qui a codifié le droit municipal. Cet acte donne aux municipalités le droit de dépenser leurs revenus, mais pour contracter des emprunts, achats ou vente des terrains, elles doivent obtenir des *Private acts* du Parlement.

Les exploitations industrielles des municipalités britanniques sont beaucoup moins importantes que ne le feraient supposer les dithyrambes en leur honneur, prononcés par les fanatiques de la régie directe. Je n'en veux pour exemple que les exploitations industrielles du *London County Council*.

IV. Le *London County Council* fut créé en 1888. Le *County Council*, de 1888 à 1894 et de 1898 à 1906, s'intitula progressiste. Il faisait consister le progrès en une mainmise de son autorité sur le plus grand nombre possible de services. Cependant, la distribution de l'eau ne dépend pas de lui, malgré tous ses efforts pour l'obtenir; elle est placée, par la loi de 1902, sous le contrôle du *Metropolitan water board*, composé de soixante-six représentants des diverses autorités locales comprises dans l'aire de la distribution qui n'est pas moins de 537 milles carrés, soit cinq fois celle de Londres. Il a le droit

de lever des taxes. Il acquit à l'amiable les entreprises de huit sociétés pour un total d'environ 47 500 000 francs; il a dépensé 1 million 1/2 de livres sterling en travaux; en 1904, il fournissait 81 823 millions de gallons d'eau à 7 millions de personnes, soit 32 gallons par jour et par tête, soit « 145 l. 28 » dont 53 p. 100 proviennent de la Tamise, 25 p. 100 de la rivière Lea et 22 p. 100 de sources et de puits.

Les docks de Londres avaient été établis par des sociétés privées. En 1907, le gouvernement déposa un bill, transférant les entreprises des compagnies des docks, qui reçurent 22 368 916 livres sterling d'indemnité, à *the Authority port of London*. Cette « corporation », présidée par lord Devonport, qui s'est montré si énergique dans la grève des ouvriers des transports, se compose de trente membres, nommés par le gouvernement, par les autorités municipales et par les commerçants. Elle est tellement indépendante du *London County Council* que celui-ci refusa de garantir l'emprunt qu'elle dut faire pour l'indemnité à payer aux compagnies des docks.

Le *London County Council* ne fournit pas non plus le gaz aux habitants. Les sociétés productrices de gaz s'établirent librement. En 1855, il y en avait 20 qui étaient réduites à 13 en 1860. Plusieurs fusions se produisirent, qui nécessitèrent des bills privés. De là, une intervention qui établit une échelle de dividende proportionnelle à la diminution du prix du gaz. Le taux est fixé à 4 p. 100. S'il y a diminution du prix, le dividende peut être augmenté de 1/5 pour chaque penny de diminution du prix, fixé à 3/2 d. par 1 000 pieds cubes de

gaz de 14 bougies. S'il y a augmentation, le dividende doit être diminué dans la même proportion. Londres est éclairé par deux compagnies du gaz. L'une le vend au prix de 2,7 d. Le *London County Council* n'a qu'un droit de vérification sur la qualité.

L'*act* de 1882, relatif à l'éclairage électrique, stipulait que les administrations locales pourraient racheter au bout de vingt et un ans, toute entreprise électrique établie sur leur territoire. La loi de 1888, étendit la période de rachat à quarante-deux ans.

Les divers pouvoirs locaux de Londres ont assuré le service de l'électricité de diverses manières : dans 16 sur 29 des divisions locales de Londres, il y a une régie municipale ; mais elles ne représentent qu'une surface de 55 milles 1/2, tandis que les sociétés électriques desservent une surface de 64 milles 1/2 carrés. Dans le *Greater London*, les régies municipales desservent 167 milles carrés et 19 sociétés 331 milles.

Le *London County Council*, en 1907, fit le projet de créer une centrale électrique desservant une surface de 451 milles carrés : mais la « majorité progressiste » du *London County Council* fut remplacée par une « majorité modérée » ; ce projet fut abandonné. Le Parlement a adopté un bill, réclamé par huit sur les dix sociétés existantes, leur permettant de réunir leurs réseaux en s'associant. Toutefois, le *London County Council*, aura droit de les racheter à partir de 1931 ou après toute période ultérieure de dix ans.

Le *London County Council* n'a exercé son activité que sur les tramways. En 1870, le *tramway act* autorisa une administration locale, ou une

société privée munie de son assentissement, de demander un bill privé pour établir une ligne. Le *Metropolitan board of Works* de Londres, concéda quelques lignes à des sociétés. En 1894, le *London County Council* demanda le rachat; en 1898, il racheta deux compagnies dont l'une possédait 43 milles de tramways au nord de Londres; il lui laissa le droit d'exploitation pendant quatorze ans. En 1898, il commença l'exploitation des autres tramways, il racheta la fin du bail de l'autre compagnie en 1906. Il a maintenant 136 milles de tramways et ses recettes baissent.

Le *London County Council* a exploité, à partir de 1906, un service de bateaux sur la Tamise; les deux premières années, il se traduisit par un déficit de 90 683 livres sterling. Le service fut abandonné un ou deux ans plus tard. Les trente bateaux qui avaient coûté, en 1906, 7 000 livres sterling chacun furent vendus en bloc pour 18 204 livres.

Le *London County of London* a entrepris la démolition et la construction d'un certain nombre d'habitations à bon marché. Donc, en fait de services industriels municipaux, il a exploité le service de bateaux sur la Tamise, et il exploite des tramways.

Les partisans de la régie directe n'en disent pas moins qu' « en principe la régie municipale a été acceptée »; seulement, ceux qui sont de bonne foi ajoutent: « Mais l'opinion publique l'a confinée dans des bornes très étroites[1]. »

V. D'après un article de la *Fortnightly review* de janvier 1905, c'est en Russie que la gestion directe

1. Claud W. Mullins. *L'Activité municipale de Londres. Revue économique internationale*, 1910.

locale a le plus d'extension : vente de machines agricoles, de médicaments, de lanternes magiques, de traductions de Molière et de Milton, de livres comme les romans expurgés de Dostoiewski, de machines à coudre, et de viande.

On dit que les villes n'ayant pas de ressources, si elles demandent des subventions au gouvernement, la haute administration leur répondra : Municipalisez ; ce conseil ne lui coûte rien.

VI. Le socialisme d'État a son expression, la plus développée dans la Nouvelle-Zélande.

La constitution de 1852 a donné à ses législateurs tous les droits, sans autre restriction que « de ne pas faire des lois répugnant à la loi anglaise ». Leurs pouvoirs ne sont pas limités comme aux États-Unis par une Cour suprême.

La Nouvelle-Zélande est isolée ; elle n'a pas de concurrents ; elle produit des matières premières, comme la laine ; elle a un territoire de 271 300 kilomètres carrés, plus grand que la moitié de celui de la France et une population de 1 044 000 personnes représentant 4 habitants par kilomètre carré.

Des expériences faites sur une population restreinte, répartie sur un vaste territoire n'ont pas les mêmes conséquences que celles qui seraient tentées sur des populations de plusieurs millions d'habitants concentrés sur un espace étroit.

Dans leur livre *State socialism in New Zealand*[1],

1. *State socialism in New Zealand*, by James Edward Le Rossignol, professor of Economics in the University of Denver (États-Unis), and by William Downie Steward, barrister at law, Dunedin, New Zealand. Un vol. in-12. George G. Harrop and C°, London.

MM. Le Rossignol et William Downie Stewart nous donnent un tableau complet des entreprises socialistes qui y ont été faites.

La plus grande partie du sol était terre domaniale. On verra cependant plus loin que le gouvernement ne l'a pas gardée pour l'exploiter.

Dès 1869, la Nouvelle-Zélande fut dotée d'une assurance sur la vie par l'Etat. Mais l'homme qui a le plus contribué à développer l'activité de l'État est Vogel. En 1870, il traça un vaste programme de travaux, comportant en dix ans une dépense de 10 millions de livres sterling qui en atteignit le double.

En 1876, il abolit les provinces, prit les terres et les chemins de fer, et chargea le gouvernement général d'une administration développée, de dépenses prélevées à l'aide d'impôts ou engagées à l'aide d'emprunts et d'une lourde dette.

En 1879, la Nouvelle-Zélande fut frappée d'une crise qui l'aurait ruinée si elle n'avait été sauvée par l'application des procédés frigorifiques au transport de la viande ; mais il ne lui fallut pas moins de seize années pour se relever.

Je ne parlerai pas ici de la législation sociale, établie par M. William Pemler Reeves, de 1890 à 1895, et qui a été souvent remaniée.

La Nouvelle-Zélande exploite actuellement : le télégraphe depuis 1865, les chemins de fer depuis 1876, les téléphones depuis 1884 ; les mines de charbon, l'assurance contre les accidents depuis 1901 ; l'assurance contre l'incendie depuis 1903, à des taux qui rendent toute concurrence impossible.

De temps en temps, l'État s'est livré à de petites

industries, telles que l'achat de brevets pour l'exploitation du procédé cyanidrique, que l'État loue aux mineurs moyennant une certaine redevance; l'administration des bancs d'huîtres d'Auckland; l'établissement de pêcheries, le repeuplement des rivières avec des truites et l'installation d'établissements pour touristes et malades.

Dans cet État qui représente le maximum des entreprises socialistes, peu d'industries sont gérées par l'État.

Naturellement, il ne se passe pas un mois, dit M. Scholefield[1], que quelque réunion ne demande au gouvernement de se charger de quelque nouvelle industrie: aujourd'hui de la banque; une autre fois de la boulangerie. Souvent des réformateurs modérés ont demandé au gouvernement de prendre le monopole des spiritueux; d'autres fois, celui du tabac et enfin d'acheter des steamers pour lutter contre le monopole des lignes en service.

« Mais, disent MM. Le Rossignol et W. Downie Stewart, il semble que l'opinion se prononce de plus en plus contre une extension trop rapide du socialisme d'État[1]. » (P. 17.)

VII. *La nationalisation du sol.* — La Nouvelle-Zélande a fait une expérience d'autant plus intéressante que la plus grande partie du sol était terre domaniale. L'État devait-il la conserver ou en permettre la transformation en propriétés privées?

Voici les détails que je trouve sur cette question dans le remarquable ouvrage : *The state socialism in New Zealand*, que j'ai déjà cité.

1. *New Zealand in evolution*, p. 258.

Rolleson, qui devint ministre de la Terre en 1879, exposa qu'un tiers des terres de la couronne devaient être louées à perpétuité, moyennant une rente de 5 p. 100 sur la valeur de la terre, avec revision tous les vingt et un ans. Les ressources qui en résulteraient seraient appliquées à l'enseignement.

La haute Chambre donna le droit d'achat à la valeur de la prairie, soit 1 livre sterling par acre, dès que les propriétaires en avaient cultivé un cinquième.

La législation socialiste se développa quand le parti libéral, ayant acquis la majorité dans les élections du 5 décembre 1890, arriva au pouvoir sur deux questions : l'agitation contre les grandes propriétés ; l'agitation des ouvriers, dont les salaires étaient tombés depuis 1879 et qui, au mois de novembre, avaient tenté une grève inefficace.

M. John Ballance qui, le 24 janvier 1891, devint chef du cabinet était, avec M. John Mackenzie, ministre de la Terre, partisan de la réforme du régime et de la propriété ; ils mirent en vigueur coup sur coup cinq *acts* qui ont subi depuis plusieurs modifications.

Ballance, partisan de la nationalisation du sol, voulait qu'un tiers des terres restât au gouvernement pour être loué par lui avec des changements périodiques d'évaluation. Son projet échoua. M. Mackenzie fit des baux de neuf cent quatre vingt-dix-neuf ans, au taux de 4 p. 100 de la valeur au moment de la location sans revision d'évaluation. La limite pour une location était de six cent quarante ans pour les terres de première classe et deux mille ans pour les autres.

Ce système reçut le nom du « bail éternel » ; Avec ce taux de location, l'État percevait beaucoup moins que s'il avait gardé la faculté d'imposer.

Cependant, au bout de dix ans, les locataires perpétuels demandèrent le droit d'acheter les propriétés qu'ils occupaient. Le *Labour party* demandait d'introduire le droit de reviser les évaluations. En 1907, le droit d'achat fut reconnu, mais dans des conditions d'évaluation qui provoquèrent les plus fortes objections. Les cultivateurs demandaient que la valeur de la terre fût capitalisée au taux de 4 p. 100 sur la valeur primitive de la terre.

La location perpétuelle fut abolie par l'acte de 1907 ; les baux perpétuels, qui étaient appliqués depuis quinze ans à 2 millions d'acres, les meilleures terres de la colonie, furent convertis en baux renouvelables au bout de soixante-six ans avec renouvellement de l'estimation de valeur à la fin du bail ; mais les terres publiques peuvent toujours être vendues immédiatement ou moyennant un droit d'occupation avec promesse de vente. C'est une erreur de croire que le gouvernement de la Nouvelle-Zélande possède tout le sol.

Au 31 mars 1906, les 18 500 000 acres du sol se répartissaient ainsi :

| | |
|---|---|
| Propriétés privées. . . . . | 18 500 000 |
| Louées. . . . . | 17 000 000 |
| Possédées par les indigènes. . . . | 8 250 000 |
| Réserves pour parcs nationaux, etc. | 12 250 000 |
| Impropres à la culture. . . . . | 7 000 000 |
| Disponibles. . . . . | 8 300 000 |

On estime que 63 p. 100 des familles ont des propriétés de 100 livres sterling et au-dessus ; et il est

propable que 75 p. 100 des familles ont des propriétés, un certain nombre de petites propriétés échappant à l'impôt. Les non-propriétaires sont des jeunes gens, gagnant de larges salaires, qui, avec de la santé et un peu de chance, arriveront à une bonne situation.

Les lois sur la terre ont augmenté le nombre des propriétaires : et quoiqu'elles eussent un but socialiste, elles ont obtenu des effets antisocialistes, puisqu'elles ont constitué des propriétés privées.

Le *Labour party* demande la nationalisation de la terre ; mais les locataires, appuyés par les propriétaires, ne cessent de réclamer le droit de transformer leur bail en propriété. En cas de crise ils réclament un abaissement de la location. Un témoin, devant la commission de la terre, en 1905, fit cette observation profonde : « Je crois à la propriété, parce que, en cas de trouble, c'est sur le propriétaire que l'État s'appuiera, tandis que le locataire est l'homme qui, en temps de trouble, réclamera à l'État. »

MM. Le Rossignol et W. D. Stewart, les auteurs du *State socialism in New Zealand*, concluent :

« Il n'est pas facile de montrer que la Nouvelle-Zélande ait recueilli un avantage quelconque de son système de location sur le système de la propriété combiné avec l'impôt. »

## VIII. *Conclusions*

Sauf aux États-Unis, les services des postes, des télégraphes et des téléphones appartiennent à l'État ; la frappe des monnaies relève aussi de l'État ; les chemins de fer sont nationalisés en

tout ou en partie, en Allemagne, en Autriche-Hongrie, en Italie, en Danemark, en Suède, en Belgique, mais l'étendue des réseaux privés est plus grande que celle des États.

*Les exploitations industrielles des États et des municipalités sont très restreintes.* Cependant, elles sont déjà assez étendues pour qu'on puisse examiner si l'expérience prouve qu'elles ont répondu aux illusions et aux promesses de leurs promoteurs.

# LIVRE II

# RÉSULTATS FINANCIERS

## CHAPITRE PREMIER

## LA COMPTABILITÉ DES EXPLOITATIONS INDUSTRIELLES D'ÉTAT ET DE MUNICIPALITÉS

I. Rapport de M. G. Schelle à l'Institut international de statistique. — Danemark.
II. En France : Recettes et dépenses d'exploitation ; dépenses d'établissement, recettes et dépenses hors budget : comptes spéciaux, charges des capitaux. — Ville de Paris.
III. Municipalités britanniques. — Belgique. — Suède.
IV. Autriche.
V. Conclusions. — *Les tentatives faites pour organiser des comptabilités spéciales des entreprises industrielles d'États ou de municipalités ont échoué.*
*Elles sont incompatibles avec l'unité budgétaire.*
*Il y a antinomie entre les saines règles budgétaires et la gestion d'entreprises industrielles publiques.*

I. Dans son rapport à *l'Institut international de statistique*, M. Schelle examinait, avec la compétence que lui donne sa situation de directeur honoraire du ministère des Travaux publics et

avec un esprit qui est resté alerte et indépendant, pendant sa carrière administrative, la situation financière des diverses exploitations industrielles des États et des municipalités sur lesquelles il a reçu des renseignements.

Il y a de nombreuses causes de difficultés d'appréciation.

Pour le *Danemark*, les dépenses d'exploitation des chemins de fer comprennent les retraites, les frais d'administration et de contrôle. Pour les autres entreprises, ces frais sont supportés par le budget général.

Avant 1904 et 1905, les produits nets des postes et télégraphes étaient négatifs. Il en a été de même pour ceux de la monnaie en 1908-1909.

Aucun renseignement n'est donné sur les charges des emprunts qui ont été réalisés en vue de l'établissement des entreprises.

Voici les résultats, en Danemark, de l'exercice 1908-1909 pour les usines municipales à gaz, à électricité et à eau en milliers de couronnes (la couronne = 1 fr. 39):

| | Copenhague. | | | Villes de province. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Etablissements. | Capital | Produit net. | Etablissements | Capital | Produit net. |
| | — | — | — | — | — | — |
| Usines à gaz. . | 4 | 30 636 | 3 247 | 57 | 13 144 | 1 640 |
| Usines à électricité. . . . | 5 | 14 451 | 3 490 | 18 | 4 727 | 450 |
| Usines à eau. . | 6 | 12 392 | 632 | 50 | 10 873 | 839 |

En *Hollande*, d'après les renseignements fournis par M. Methorst, directeur en chef du bureau central de statistique, les frais d'établissement des

postes, télégraphes et téléphones au 1er janvier 1909 étaient de 24 854 000 florins ; ces capitaux sont chargés en faveur du Trésor public d'un intérêt de 3 1/2 p. 100. Ils ont été constitués avec les ressources budgétaires.

Un amortissement est effectué sur le matériel ; il varie de 1 à 12 1/2 p. 100.

L'entreprise a une comptabilité particulière en partie double ; rien n'est compté en recette pour les transports par chemin de fer ni pour les correspondances officielles.

Pour les exploitations des mines de Wilhelmina et d'Emma, les fonds sont prélevés sur les ressources budgétaires.

Pour l'*Italie*, le rapport ne donne aucun renseignement sur les résultats financiers des entreprises municipales.

II. Je cite textuellement pour la *France* les observations de M. Schelle.

I. Recettes et dépenses d'exploitation

Pour *l'administration des monnaies, l'Imprimerie nationale, les chemins de fer de l'État*, les recettes et les dépenses d'exploitation sont mises en regard dans des *budgets annexes* du budget général et la différence en gain ou perte est seule inscrite à ce dernier budget. Mais les dépenses, comme d'ailleurs les recettes, sont incomplètes.

Pour les *monopoles fiscaux*, pour les *services postaux* et pour le *Journal officiel*, les recettes d'exploitation sont comprises dans les recettes générales du budget de l'État, et les dépenses, dans les dépenses des ministères auxquels ressortissent ces entreprises, sans qu'aucun rapprochement soit fait entre ces recettes et ces dépenses d'exploitation.

Pour les autres exploitations industrielles, moins impor-

tantes, les projets de budget de l'État ne fournissent aucune indication. Les recettes en prévision sont confondues avec les recettes d'autres entreprises à divers chapitres.

Quant aux dépenses, tantôt elles sont déduites des recettes brutes et le produit net figure seul au budget, tantôt elles sont comprises dans les dépenses du ministère compétent, sans être toutefois mises en évidence. On ne peut avoir de renseignements au sujet de ces entreprises que dans les *comptes définitifs*.

### II. Dépenses d'établissement

Les dépenses d'établissement sont, pour certaines entreprises, mêlées dans les comptes aux autres dépenses, sans qu'on puisse les dégager. Même pour les entreprises qui font l'objet de *budgets*, dits *annexes*, les documents budgétaires et les comptes définitifs de chaque année n'indiquent que le montant des dépenses d'établissement à faire ou faites pendant l'année considérée, sans rappel des dépenses des années antérieures. Pour connaître le capital engagé, il faut compulser les *comptes définitifs* de toutes ces années. Il en résulte un travail qui rappelle parfois ceux des bénédictins et qui ne donne pas toujours des résultats satisfaisants, eu égard, soit à l'ancienneté des dépenses, soit à la difficulté ou à l'impossibilité de les dégager.

### III. Recettes et dépenses hors budget

La comptabilité de l'État ne comporte pas *d'écritures d'ordre*, de sorte que des opérations importantes n'y sont pas décrites.

Certaines régies profitent gratuitement de services à elles rendus par d'autres régies, ou par des entreprises concédées ; ainsi, l'administration des *postes et télégraphes* ne paye aux entreprises de chemins de fer qu'une faible partie des services qu'elle reçoit de celles-ci.

Les administrations publiques ne payent pas de loyers au service des *domaines de l'État* pour les immeubles qu'elles occupent et pour le matériel dont elles se servent, tandis qu'en sens inverse, *l'Imprimerie nationale*

porté en recettes, à un taux qui passe pour être élevé, le montant du travail qu'elle fait pour d'autres administrations publiques, mais ne porte pas dans ses dépenses l'intérêt du capital des locaux où elle est installée.

Les *franchises* postales et télégraphiques, accordées aux ministres et à divers services publics, ne figurent pas dans les recettes des entreprises postales.

Enfin, dans les dépenses annuelles des postes et télégraphes sont comprises des *subventions* payées à des entreprises de paquebots et motivées, en partie, par des considérations étrangères aux besoins de la transmission des correspondances.

### IV. Comptes spéciaux

Lorsque les entreprises possèdent un outillage ou un stock de marchandises, aucun document ne fait connaître la valeur vraie de cet outillage ou de ces marchandises.

Cependant, par exception, des *comptes spéciaux* sont publiés à la clôture de chaque exercice : 1° pour les régies *des allumettes* et *des tabacs*; 2° pour les *chemins de fer de l'État*.

Mais la valeur attribuée dans ces comptes spéciaux au matériel et aux matières n'est pas une *valeur commerciale*. C'est une simple différence entre les dépenses d'achat et de fabrication, et le produit des ventes effectuées.

En outre, le capital fixe, bâtiments, immeubles, etc., des entreprises entre dans les comptes de la même manière que les stocks de produits fabriqués, de sorte qu'il est impossible de connaître le capital réellement engagé.

Enfin, de ce capital, n'est pas déduit le montant des ventes d'immeubles quand il en est fait, ces ventes étant effectuées par l'administration des domaines.

Le *compte d'administration des chemins de fer de l'État* publié chaque année, n'est pas plus satisfaisant. On y trouve un compte d'établissement, mais ce compte comprend uniquement les dépenses faites directement par la régie, et il n'y est pas fait mention des dépenses considérables qui ont été couvertes avec les ressources du budget du ministère des Travaux publics.

La *Statistique des chemins de fer* est le seul document qui fasse connaître, et par approximation, le capital d'établissement des *Chemins de fer de l'État* et celui du petit *réseau de Saint-Georges-de-Commiers à la Mure.*

### V. Charges des capitaux

Il ne suffirait pas de connaître le capital réel d'établissement d'une exploitation industrielle pour pouvoir en apprécier la gestion ; il faudrait connaître aussi les charges de ce capital ; le calcul exact en est impossible, attendu que les dépenses relatives à chaque entreprise n'ont jamais fait l'objet d'emprunts spéciaux. On doit se contenter d'une évaluation approximative, difficile aujourd'hui, parce qu'on n'a pas pris soin de la faire chaque année depuis l'origine des entreprises. Pour y procéder, il faudrait calculer le taux à appliquer en se basant sur le taux de la rente ou des titres garantis par l'État à l'époque où les diverses dépenses d'établissement ont été faites. Les dépenses en bâtiments, en usines, en matériel, etc., pour l'installation et l'outillage des diverses exploitations d'État, pèsent, en effet, depuis cette époque sur le Trésor. Cela est évident pour les dépenses d'établissement effectuées avec des fonds d'emprunt non encore amortis. Mais cela est vrai aussi pour les dépenses qui ont été prélevées, en telle ou telle année, sur les ressources ordinaires du budget. On ne peut considérer ces dépenses comme amorties, alors que subsiste une dette publique perpétuelle à l'extinction de laquelle les ressources dont on a disposé auraient pu être employées.

*Ville de Paris.* — Le service des pompes funèbres a été municipalisé en 1905. En 1906, les recettes étaient de 5 242 000 francs et les dépenses en personnel de 2 500 000 francs, et en matériel de 2 135 000 francs, soit un total de 4 635 000 francs.

En 1910, les recettes étaient de 4 660 000 francs ; les dépenses en personnel étaient portées à 2 760 000 francs, celles en matériel avaient été

réduites à 1765000 francs. Il est vrai qu'il y avait à payer 348000 francs d'emprunt, soit un total pour les dépenses de 4873000 francs.

Les dépenses de personnel ont donc augmenté et les recettes ont diminué.

Pour la *carrière de pavés* qu'exploite la ville de Paris, les résultats sont fort peu satisfaisants, ainsi que l'a constaté un rapport au conseil municipal de 1908; les frais de personnel sont beaucoup plus élevés que dans les carrières voisines.

III. Pour les municipalités britanniques, la municipalisation des services a augmenté d'une manière considérable les dépenses et les dettes locales.

M. Schelle déclare qu'il n'a point trouvé les données lui permettant de chercher une satistique dans les conditions de précision que doit exiger l'Institut international [1].

M. Schelle consacre une partie de son rapport à la situation financière du chemin de fer de l'État belge, nous en parlerons plus loin.

En Suède, les principales exploitations de l'État sont les postes, les télégraphes et téléphones, les chemins de fer de l'État. En Suède, les recettes des chemins de fer représentent 1,30 p. 100 du capital moyen de l'année.

IV. Une partie importante du rapport est consacrée à l'Autriche d'après un travail dressé, sous la direction de M. J. Grüber, par M. le docteur Rudolf Riemed, secrétaire du bureau central de statistique.

En dehors des monopoles habituels, l'État autri-

1. Voir livre II, chapitre VI. « Déceptions financières ».

chien possède des docks, des mines et il exploite des loteries.

Pour la plupart des exploitations, les dépenses d'établissement, de matériel sont indiquées séparément dans le compte définitif; mais on n'y trouve que les dépenses effectuées pendant l'année, indépendamment de celles qui ont été faites pendant les années précédentes. Les éléments pour déterminer l'amortissement font défaut.

Les charges d'amortissement et d'intérêt des emprunts contractés en vue d'exploitations étatiques ne figurent pas dans le compte définitif au chapitre relatif à chacune d'elles, mais à un chapitre global du ministère des finances, sous la rubrique *dette publique* et *gestion de la dette publique*. Des renseignements particuliers sur la comptabilité de la dette publique se trouvent bien dans le rapport annuel de la commission de contrôle de cette dette. Mais dans ce rapport, les indications sur les charges d'intérêts et d'amortissement des dettes ne se rapportent pas toujours spécialement au but de l'emprunt. C'est ainsi qu'en ce qui concerne la dette publique contractée par les chemins de fer, il n'y a de renseignements que sur la part afférente à l'amortissement et aux intérêts de la dette amortissable. Mais cette portion de la dette ne représente pas toute celle qui a été contractée en vue des chemins de fer.

D'après la *statistique des finances de la Haute-Autriche et de Salzburg* (8e année de l'Annuaire), les dépenses de toutes les communes de la Haute-Autriche pour l'exploitation de ces entreprises se sont élevées à 795000 couronnes (1 fr.05) soit 4,44 p. 100 des dépenses totales. Les dépenses

d'établissement figurent en bloc dans un chapitre spécial.

Il résulte de cette enquête que, presque partout, les données pour déterminer exactement les profits ou les pertes des exploitations industrielles des États ou des municipalités, sont insuffisantes.

Quel que soit pourtant le but que se proposent des pouvoirs publics, en organisant des entreprises industrielles, que ce soit dans un but fiscal, dans un but d'économie, dans l'intérêt du public consommateur ou même dans l'intérêt exclusif des salariés, il est indispensable qu'on puisse savoir si ces entreprises donnent réellement des profits et des pertes et quel en est le montant.

Pour les services essentiels des États et des municipalités, tels que les services de sécurité, de voirie, etc., l'établissement de comptabilités spéciales serait impossible et sans grand intérêt, attendu que ces services ne donnent pas lieu à rémunération directe par les consommateurs, qu'ils n'ont pas en conséquence de recettes proprement dites, et qu'ils ne sauraient être supprimés. Lorsqu'on veut savoir si la gestion de ces services n'est pas trop coûteuse, il faut opérer par comparaison d'une année à l'autre, ou par rapprochement de certains éléments de dépense aux éléments similaires dans d'autres pays ou dans d'autres localités.

Les services industriels publics ne sont presque jamais essentiels en ce sens qu'ils pourraient être confiés à l'industrie privée; ils ressemblent à des entreprises particulières et donnent lieu à des recettes spéciales; il doit donc être possible de fournir aux contribuables, en ce qui les concerne, les moyens d'en connaître le rendement de la même manière que les actionnaires ou les créanciers les connaissent dans les entreprises particulières. Prétendre que l'on doit négliger le côté financier des exploitations d'État ou des exploitations municipales, parce qu'elles sont constituées en vue de l'intérêt public, n'est qu'un moyen d'écarter les critiques possibles. Les gestions publiques peuvent, comme les autres, être bonnes ou mauvaises. Si elles sont destinées à procurer des avantages,

injustement ou justement, à telle ou telle catégorie de personnes, consommateurs ou salariés, il faut tout au moins que ceux qui payent, c'est-à-dire les contribuables, sachent par eux-mêmes ou par leurs représentants, s'ils ne payent pas plus qu'il ne convient. Cette nécessité ne saurait être contestée dans aucun pays.

A un autre point de vue, la prétention qu'ont les États ou les municipalités dans certains cas de mieux servir le public que l'industrie privée, ne saurait se justifier quand ces États ou ces municipalités ne fournissent pas au public des renseignements suffisants sur leur gestion.

V. En fait, conclut M. G. Schelle, *les tentatives auxquelles on a eu recours jusqu'ici pour organiser des comptabilités spéciales des entreprises industrielles d'États ou de municipalités ont échoué.* Les documents publics fournissent quelquefois des renseignements assez précis sur les recettes ou sur les dépenses d'exploitation; quant aux dépenses d'établissement, il est presque toujours difficile d'en connaître le montant, et il est impossible d'être fixé exactement sur les charges des capitaux en intérêt et amortissement. Les observations pour le Danemark, pour les Pays-Bas, pour la France, pour l'Autriche, montrent qu'en ce qui concerne les entreprises d'Etat, les comptabilités ne font jamais ressortir les pertes ou gains réels.

Les difficultés que l'on rencontre proviennent de ce qu'un État ou une municipalité ne peut avoir *régulièrement qu'un compte budgétaire; toutes les recettes doivent être comptées d'un côté, toutes les dépenses de l'autre.* Les organismes publics sont à cet égard dans la même situation que les organismes privés : sociétés anonymes, particuliers ou commerçants, par exemple. Quand ces derniers font faillite, les créanciers viennent au marc le

franc réclamer le montant de leurs créances : de même, *un État bien organisé n'a qu'une seule caisse et ne distingue pas les divers emprunts qu'il fait. Tous sont gagés sur une unique garantie, laquelle est son crédit.*

Sans le principe salutaire de l'unité budgétaire, il ne saurait y avoir de bonnes finances. Dès lors, une entreprise industrielle d'État ou de municipalité ne peut avoir que fictivement une comptabilité spéciale ; tout au plus peut-on, lorsque des comptes sont dressés en ce qui la concerne, recourir à des écritures d'ordre pour combler les lacunes que l'on rencontre.

*En d'autres termes, il y a antinomie entre les saines règles budgétaires et la gestion d'entreprises industrielles publiques.*

## CHAPITRE II

# LES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT BELGE

I. Comptabilité. — Charges des capitaux. — Taux des émissions. — Revision des recettes et des dépenses. — Profit définitif depuis l'origine. *Ne contribue pas à équilibrer le budget.* — *Le budget n'a tiré aucun avantage de l'exploitation des chemins de fer de l'Etat.*

II. Voyageurs et transporteurs. — Relèvement du tarif de la houille. — Résolution du 29 novembre 1911. — Proposition de M. Hubert.

I. Les plus grandes entreprises industrielles d'État sont les chemins de fer. Quels résultats financiers ont-ils donné ?

Le chemin de fer de l'État belge a été institué par la loi organique du 1er juin 1834. En raison de son ancienneté, il a un droit de priorité.

M. Peschaud a publié dans les numéros de mai et juin 1901 *de la Revue politique et parlementaire* une remarquable étude sur les chemins de fer belges : mais son analyse m'entraînerait trop loin.

Je me borne à résumer ce qu'en a dit M. G. Schelle dans son rapport à l'*Institut international de statistique*. La loi de 1834 a prescrit de présenter chaque année aux Chambres le compte rendu des opérations de l'entreprise ; on entendait par là les recettes et dépenses d'exploitation et l'emploi des fonds mis à la disposition de la nouvelle administration pour construction de lignes. Les comptes rendus ainsi dressés parurent bientôt insuffisants.

En 1845, on ajouta aux renseignements une évaluation des charges des capitaux en intérêt et amortissement; des controverses s'élevèrent au sujet de ces évaluations et l'on changea plusieurs fois de système pour les établir. Il fut décidé qu'à partir de 1878, l'administration des chemins de fer dresserait un bilan dans la forme des bilans industriels. Ainsi fut fait, mais les charges des capitaux furent évaluées arbitrairement à un taux uniforme par période pour amortissement en quatre-vingt-dix ans. En outre, ainsi que le démontra M. Nicolaï (*les Chemins de fer de l'Etat en Belgique*, 1885), des dépenses pour améliorations et extensions furent portées au compte d'établissement sans déduction pour l'outillage remplacé. En sens inverse, furent inscrites au compte d'exploitation des annuités de rachat de lignes qui représentaient des dépenses d'établissement.

Jamais, a dit le ministre des Travaux publics (Compte rendu relatif à l'année 1905), la comptabilité du chemin de fer, c'est-à-dire la tenue des comptes imposée par la loi, n'a été trouvée en défaut. Par contre, les exposés de situation, les statistiques, les évaluations, travaux basés en partie sur des éléments (intérêts, amortissement, pen-

sions, etc.) dont il n'entre pas dans les attributions légales du département des chemins de fer de tenir comptabilité, n'ont pas cessé d'être l'objet des plus vives discussions ; on leur a reproché tour à tour, et parfois simultanément, de grossir les bénéfices et de les dissimuler, d'être trop administratifs au point de méconnaître les règles d'une exploitation industrielle et de ne l'être pas assez parce qu'ils s'éloignaient des écritures du Trésor ; ce fut un thème inépuisable.

Dans ces dernières années, il fut décidé que les données du *compte rendu* devraient être en concordance avec les écritures du Trésor et que le bilan serait dressé d'accord entre le département des Travaux publics et celui des Finances. Les comptes de 1905 et des années suivantes ont été établis sur ces bases nouvelles.

Pour les charges des capitaux, réalisées au moyen d'accroissements de la dette consolidée, on adopta le taux réel des émissions, lequel avait varié de 4,90 p. 100 à 3,11 p. 100, et il fut publié sous le titre d'*Annexes au compte rendu* : 1° un bilan général donnant au 31 décembre : à l'actif, le montant depuis l'origine des dépenses de premier établissement et des recettes d'exploitation ; au passif, le capital amorti et restant à amortir, le montant des charges financières de ce capital, des redevances et loyers payés par le réseau d'État à d'autres entreprises de chemins de fer et des dépenses d'exploitation, enfin, le solde actif balançant les comptes ; 2° un compte définitif de l'exploitation pour l'année précédente en recettes et en dépenses ; 3° un compte provisoire de l'exploitation pour l'année considérée et un compte de profits et pertes, lequel comprend : d'une part, les dépenses d'exploitation, les pensions

de retraites imputées sur le budget général, les charges financières y compris les annuités du rachat et les parts de recettes à des sociétés dont l'État exploite les lignes ; d'autre part, les produits de l'exploitation proprement dite et les produits divers ; 4° un tableau récapitulatif des résultats financiers depuis l'origine du réseau (1835) lequel fait ressortir les soldes annuels en bénéfices ou en pertes ; 5° un tableau des charges financières depuis l'origine en interêt et amortissement ; enfin, des tableaux statistiques sur les faits d'exploitation.

Il est résulté du nouveau système adopté que le rendement accusé dans un grand nombre de comptes antérieurs s'est transformé en déficit.

Le compte rendu pour l'année 1909 donne les résultats ci-après que nous résumons en milliers de francs.

CAPITAL D'ÉTABLISSEMENT :

| | |
|---|---|
| Lignes construites par l'État. . . . | 675 655 |
| Lignes construites à forfait. . . . | 176 317 |
| Lignes rachetées et parachèvement. | 578 017 |
| Parachèvement sur lignes exploitées moyennant redevance. . . . | 10 293 |
| Dépenses dans les dépendances des stations de tout le réseau. . . . | 72 928 |
| Études. . . . . | 18 547 |
| Matériel de traction, de transport et de camionnage. . . . . | 719 188 |
| Total. . . . | 2 650 945 |
| Sur ces sommes ont été amortis. . | 35 105 |

Le surplus a été fourni :

| | |
|---|---|
| Par la dette consolidée. . . . . | 1 959 917 |
| Par annuités de rachat. . . . . | 34 024 |

Les charges financières du capital en intérêts et

amortissements sont comptées, pour 1908 à 94 015 et pour 1909 à 97 020.

| | 1908 | 1909 |
|---|---|---|
| Recettes totales. . . | 269362 | 281532 |
| Dépenses totales. . . | 182391 | 191540 |
| | 83971 | 90992 |
| Déficit par rapport aux charges. . . | 7044 | 6 128 |

En résumé, conclut M. Schelle, si l'on compare depuis l'origine les soldes positifs ou négatifs de chaque année, et qu'on en fasse la somme, on trouve qu'on avait en 1908 un bénéfice final de 30 966 000 francs, et en 1909 de 24 938 000.

Cette somme a été au maximum: en 1910, de 44 975 000 (bénéfices); en 1886, de 73 998 000 (déficit). Pour de nombreuses années, les sommes qui ressortent maintenant en déficit ressortaient dans les comptes antérieurs à 1885 en bénéfices.

Nul n'a plus, en Belgique, l'illusion que le budget de l'État peut être équilibré à l'aide des bénéfices des chemins de fer.

M. Helleputte, ministre des Chemins de fer, disait dans sa note préliminaire au compte rendu des opérations de 1908: «

L'exploitation des chemins de fer belges a connu des fortunes diverses. C'est ainsi que depuis 1835, soit en soixante-quatorze ans, elle a soldé 36 fois en déficit et 38 fois en boni. En fin de compte, depuis l'origine, le total des bonis n'excède le total des déficits que de la minime somme de 31 274 000 francs, soit une moyenne annuelle de 422 650 francs pour un capital utile moyen de 778 733 000 francs ou 0 fr. 054 p. 100, ce qui permet de dire que, jusqu'à présent, le chemin de fer a exploité à prix coûtant.

Mais le compte rendu ajoute :

Mais si on tient compte des intérêts accumulés des déficits dont le montant a dû être emprunté au Trésor, et si l'on détruit les soldes actifs, on arrive, non plus à un excédent de bonis, mais à un mali de 86 836 000 francs, soit, en moyenne, une perte annuelle de 1 173 000 fr. ou 0,15 p. 100 du capital utile moyen[1].

Dans la grande réunion des industriels et commerçants belges du 29 novembre 1911, M. Cannon-Legrand disait[2] :

L'État belge avoue une perte de 6 965 000 francs en 1907, de plus de 7 millions en 1908, de 6 millions en 1909; en 1910, on avait prévu un bénéfice de 4 500 000 francs, qui est tombé à 2 790 000 francs.

Par contre, le capital de premier établissement est monté à 2 731 millions de francs, accusant, pour les trois dernières années, une augmentation de 50 000 francs par kilomètre *moyen* du réseau (4 329 kilomètres).

De sorte que, durant cette année 1910, absolument exceptionnelle comme importance de trafic et comme recettes, tant pour les marchandises que pour les voyageurs, et qui a fait encaisser par le chemin de fer 27 725 000 francs de plus qu'en 1909, lui-même en progression de 12 230 000 fr. sur 1908, — le capital investi par l'État dans son railway a rapporté net, **0,10** p. 100.

On peut donc conclure : *Le budget de l'État belge n'a tiré aucun avantage de l'exploitation des chemins de fer de l'État.*

II. Mais cette exploitation a-t-elle présenté un grand avantage aux voyageurs et aux transporteurs?

1. *Revue générale des chemins de fer*, novembre 1911, p. 352.
2. *Bulletin du comité central du travail industriel*, 15 décembre 1911.

Les partisans de l'exploitation des chemins de fer par l'État ne cessent de parler du bon marché des tarifs des chemins de fer de l'État et du taux élevé des compagnies.

Par arrêté du 25 octobre 1911, le ministre des Chemins de fer de Belgique a relevé les tarifs sur la houille, en vertu d'une loi de 1910 qui s'appuyait sur une loi du 12 avril 1835 ainsi conçue :

Provisoirement, et en attendant que l'expérience ait permis de fixer d'une manière définitive les péages à percevoir sur la route susdite, conformément à l'article 5 de la loi du 1er mai 1834, ces péages seront réglés par un arrêté royal.

Quoique l'expérience dure depuis 1835, le ministère considère qu'elle doit être prolongée.

Or, l'article 5 de la loi du 1er mai 1834, qui a institué le réseau belge porte : « Les produits de la route provenant des péages qui devront être annuellement réglés par la loi. » Donc la loi de 1835 n'est qu'une dérogation provisoire qui est renouvelée à certaines dates ; peu à peu les ministres empiètent, jusqu'à l'arrêté du 25 octobre.

Le ministre belge a augmenté le transport du charbon de 1 à 2 centimes par tonne kilométrique par le tarif n° 61 qui remplace le tarif 31.

La réunion des Industriels belges du 29 novembre 1911 faisait précéder sa protestation contre le relèvement de tarifs sur les houilles d'une série de considérants, dont nous détachons celui-ci :

« Que l'État administre ses voies ferrées dans la pensée trop exclusive de les faire servir de pourvoyeuses aux insuffisances de ses ressources ; *qu'il exploite au mépris des*

*règles essentielles de toute entreprise commerciale, sans une comptabilité rationnelle de nature à le renseigner exactement sur ses prix de revient* [1].

D'après cette délibération de la fin de 1911, les conclusions du rapport de M. Hubert, pour la troisième fois rapporteur du budget des chemins de fer en 1907, sont toujours actuelles :

« L'administration des chemins de fer de l'État belge est livrée à des pressions politiques qui sacrifient l'intérêt général à des intérêts locaux et électoraux.

« Elle a un personnel trop nombreux, mal payé, mal choisi et soumis à un temps de travail excessif.

« Le service des voyageurs manque de confortable et est très lent.

« Au point de vue des tarifs, le service des voyageurs est favorisé au détriment de la marchandise.

« L'administration des chemins de fer de l'Etat affirme son irresponsabilité, aussi bien à l'égard de son personnel qu'à l'égard des transporteurs.

« Loin que l'administration des chemins de fer essaye d'harmoniser les intérêts, elle a des tarifs arbitraires et montre de l'âpreté à l'égard de toute concurrence possible. »

Dans son rapport de 1907, au nom de la section centrale, M. Hubert concluait :

Il faudrait faire ce qui s'est fait en Hollande, en affermant l'exploitation des chemins de fer avec un cahier des charges tenant compte de la situation du personnel et des intérêts des transporteurs et des transportés. Et il est certain

1. *Bulletin du comité central du travail industriel*, mars 1912.

que l'initiative privée tirerait de l'immense outillage qui est notre tramway national un autre effet utile que l'État. Il convient d'y songer, parce que l'avenir pourrait en indiquer la nécessité si les dépenses continuent à grandir dans les mêmes proportions.

Cependant, les ingénieurs français sont unanimes pour rendre hommage à l'habileté avec laquelle le ministre des chemins de fer belges et ses distingués collaborateurs dirigent leur réseau.

## CHAPITRE III

# CHEMINS DE FER PRUSSIENS

I. *Méfiance des chemins de fer* : Échec de Bismarck dans son essai de constitution d'un réseau impérial. — Chemins de fer d'État. — La réalité des bénéfices des chemins de fer prussiens.

II. *Les voies d'eau et les voies ferrées* : Détournements de trafic. — Les chemins de fer prussiens. — Contre le Rhin et Rotterdam. — Contradiction.

III. *Les tarifs des chemins de fer prussiens* : Complaisance politique. — Le lait à Berlin. — L'impôt sur les billets. — Relèvement de tarifs. — Le tarif des bagages. — Chemins de fer allemands et chemins de fer britanniques. — Délais de grande vitesse. — Les tarifs spéciaux sont la règle. — Comparaison des tarifs. — Irresponsabilité. — Assurance. — Arguments en faveur des chemins de fer prussiens. — Réclamations et réponse du ministre. — Le fonds de compensation. — Coefficient et exploitation. — Le personnel des chemins de fer prussiens.

I. En Allemagne, comme partout, les chemins de fer inspiraient de la méfiance aux gouvernements. Là, comme ailleurs, l'initiative de leur construction appartint à des individus. Jusqu'en 1843, ils ne reçurent aucun appui des États. Les États commencèrent à les aider vers 1845 et à inaugurer une politique de chemins de fer d'État. En 1850, ils

prirent un certain nombre de lignes qui ne pouvaient surmonter leurs embarras pécuniaires.

En 1874, il y avait un enchevêtrement de lignes d'État et de lignes privées. Bismarck voulait constituer un réseau impérial dont les lignes de l'Alsace-Lorraine, déclarées impériales, étaient le point de départ.

Voulant empêcher l'institution d'un système allemand de chemins de fer, les États du Sud s'empressèrent de racheter les lignes indépendantes.

Bismarck concentra alors ses efforts sur la nationalisation des chemins de fer prussiens et il combattit sans scrupule les compagnies privées qui possédaient 44,5 p. 100 du réseau. Il en est résulté qu'il y a, en Allemagne, des chemins de fer appartenant en commun à la Prusse et à la Hesse, puis séparément à la Bavière, à la Saxe, à Bade et Oldenbourg, le Mecklembourg Friedrich Franz. Il n'y a d'impériaux que les chemins de fer de l'Alsace-Lorraine. Les compagnies privées ne possèdent plus que des lignes secondaires.

Bismarck avait toutes sortes de raisons de racheter les chemins de fer de la Prusse : il espérait se rendre plus indépendant du Parlement prussien s'il avait les recettes des chemins de fer à sa disposition. Le gouvernement avait fait construire une ligne militaire, mais il avait trouvé des difficultés pour la compléter : ce réseau était une manière de mettre fin à des oppositions de ce genre.

Enfin les tarifs de chemins de fer sont un excellent instrument protectionniste dont se sert actuellement le gouvernement allemand. On en élève le taux pour les importations et on l'abaisse pour les exportations.

On a répété souvent que les bénéfices des chemins de fer prussiens avaient été de :

| | | |
|---|---|---|
| 1882. . . . . | 5,22 | p. 100. |
| 1885. . . . . | 4,88 | — |
| 1890. . . . . | 9,26 | — |
| 1891. . . . . | 6,75 | — |
| 1900. . . . . | 6,87 | — |
| 1905. . . . . | 7,13 | — |
| 1908. . . . . | 4,78 | — |
| 1909. . . . . | 5,94 | — |

Le plus bas pourcentage fut en 1883, 4,86 p. 100 : mais on ne comprend pas, dans le capital des dépenses d'exploitation, la dette des chemins de fer. Si on en comprend l'intérêt à 3 p. 100 et si on y ajoute un léger fonds d'amortissement, les bénéfices tombent, pour la période 1881-1895 à 2 p. 100 et pour celle de 1897-1906 à 3,75 p. 100. Or, les chemins de fer de l'État sont soustraits à tout impôt, ne supportent d'impôts locaux que jusqu'à concurrence 1 100 francs par mille, tandis que dans la Grande-Bretagne, ils sont de plus de 5,250 francs.

La construction des chemins de fer allemands n'a pas été onéreuse. Tout le nord de l'Allemagne est plat. On n'y trouve pas un tunnel. Le prix, par mille (1609 m.) était en 1907 de 277 121 marks, tandis que le prix moyen en Europe était de 336 000.

III. En France, volontiers on parle de l'harmonie existant en Allemagne entre les voies d'eau et les voies ferrées.

Dans un article paru dans la *Revue des Deux Mondes*, en 1902, intitulé *les Voies navigables de l'Allemagne*, par M. Alfred Mange, et dans deux

articles intitulés *le Rhin allemand*, publiés par M. Paul Léon dans la *Revue de Paris* du 1er et du 15 février 1903, on voit que les faits sont en complète contradiction avec ces assertions.

D'abord, encore moins qu'en France, les lignes de chemins de fer et les voies navigables vont dans la direction du Sud-Nord. Ce n'est que dans ce sens qu'il peut y avoir dispute du trafic. Mais, presque chacun des fleuves arrose plusieurs États dont les intérêts sont différents. Le bas Rhin est en concurrence avec les chemins de fer prussiens : mais, dans le Rhin supérieur, les chemins de fer badois, du Palatinat et de l'Alsace, dit M. Mange, favorisent la navigation par des tarifs de transbordement et de transit très réduits, de manière à détourner les transports des lignes prussiennes. Il en est de même pour l'Elbe : dans son cours inférieur, elle est concurrencée par les chemins de fer prussiens ; dans son cours supérieur, elle est favorisée par les chemins de fer de Bohême.

Quand les chemins de fer ont favorisé les ports de transbordement, ils n'ont point été mus par un sentiment altruiste envers la batellerie, mais par leur propre intérêt. Les chemins de fer de l'État prussien ont établi des tarifs pour lutter contre les compagnies qui subsistaient encore. Quand le Rhin n'était navigable que jusqu'à Mannheim, le gouvernement badois y établit un port de transbordement inauguré en 1875, pour détourner à son profit le trafic prussien et alsacien vers la Suisse. Le gouvernement bavarois se sert du Mein pour mettre ses voies ferrées en relation avec les ports de la mer du Nord, au lieu de se servir des chemins de fer prussiens. Les ports de Riesa et de

Dresde ont été établis aux frais des chemins de fer de l'État de Saxe; celui d'Aussig aux frais du chemin de fer d'Aussig à Teplitz ; ceux de Tetschen et de Laubé aux frais du chemin de fer Nort-Ouest autrichien, toujours pour enlever du trafic aux chemins de fer prussiens.

M. Léon a retracé la lutte engagée contre la navigation du Rhin par les chemins de fer prussiens. Les tarifs différentiels, qu'ils avaient établis en 1863, ont continué d'être employés par l'administration de l'État, non seulement tacitement, mais ouvertement. Une circulaire du 30 octobre 1884 en a fait la théorie. Ils ont pour but, dit-elle, de « faciliter l'importation des matières premières et l'exportation des produits de l'industrie nationale, de protéger le commerce des ports allemands contre les ports hollandais ».

Pour détourner de Rotterdam les produits sidérurgiques, on ne reculait pas devant des incohérences.

« Les chemins de fer prussiens, dit M. Léon, ne se contentent pas, par leurs tarifs réduits, d'ouvrir aux ports maritimes l'accès du marché westphalien, ils le ferment aux ports rhénans en élevant leurs tarifs de jonction sur les lignes qui y conduisent. »

Pour détourner de Rotterdam vers Brême les cotons destinés à Derendorf à 6 kilomètres de Dusseldorf, le chemin de fer fait payer 10 m. 50, soit 17 pfennigs par tonne kilométrique. Pour détourner les fers de Westphalie de Rotterdam, le wagon de 10 tonnes paye, de Hagen à Hambourg (388 km.), 72 m., soit 1 pf. 8 par tonne et par km. De Hagen jusqu'à Dusseldorf (59 km.), le chemin de fer le taxe à 31 m. 50, soit 5 pf. 3 par tonne kilométrique.

Le patriotisme est-il le seul mobile qui pousse les chemins de fer prussiens à lutter de cette manière contre la navigation du Rhin ? Alors pourquoi font-ils bon marché de cet argument quand ils favorisent l'importation de la Hollande, si elle use de leurs wagons? De Rotterdam à Bochum (232 kilomètres), le wagon de 10 tonnes paye 35 marks, soit 1 pf. 5 par tonne kilométrique. Par le Rhin, on paye seulement 13 marks, jusqu'à Ruhrort, soit 0 pf. 8 la tonne kilométrique ; mais, pour les 35 kilomètres de Ruhrort à Bochum, le chemin de fer fait payer 16 m. 50, soit 4 pf. 7 la tonne kilométrique.

Les chemins de fer prussiens favorisent la navigation sur les canaux hollandais pour le transport de la houille qu'ils livrent à la frontière. De même, pour entraver le transport mixte par fer et par eau, pour détourner le trafic des chemins de fer badois, ils pratiquent à Mayence et à Francfort des tarifs de transbordement qu'ils refusent à Ruhrort ou à Dusseldorf ; ils ont des tarifs de minerais pour la Bavière, des fers et aciers pour la Suisse, du pétrole pour le Wurtemberg, du soufre pour Nuremberg, etc.

Les tarifs exceptionnels du réseau prussien tombent sur 63 p. 100 du tonnage kilométrique et sur 46 p. 100 de la recette ; leur prix moyen est de 2 pf. 6, au lieu de 5 pf. 11, chiffre du tarif normal.

Les chambres de commerce des bords du Rhin protestent, et la chambre de commerce de Duisbourg signalait dans ces termes la politique des chemins de fer prussiens. « Nous admettons que chaque groupement prenne avec énergie la défense de ses intérêts; nous n'admettons pas qu'on se

dissimule derrière la feuille de vigne de l'intérêt national. »

Examinée de près, voilà ce que devient la légende de l'harmonie entre les chemins de fer de l'État prussien et les voies navigables.

III. M. Hugo Meyer a cité dans le *Journal of Political economy* de Chicago un fait qui montre de quelles complaisances est capable un chemin de fer d'État. Le tarif sur le lait était établi de manière à empêcher tout arrivage de lait à Berlin d'une distance dépassant 75 milles. Il a eu pour résultat d'en concentrer l'approvisionnement dans un rayon normal de 56 milles. Ce tarif fut établi dans l'intérêt du « Berliner Milch-Central » qui fut fondé par des membres du « Bund der Landwirte », une des plus puissantes organisations politiques d'Allemagne. Pour la ménager, l'administration resta sourde aux réclamations des marchands de détail. On songea à importer de Danemark du lait à Berlin à l'aide de *Tank-cars*. L'administration déclara que le lait n'était pas parmi les objets dont le transport en *Tank-cars* était prévu ; et elle imposa de telles charges et de telles formalités, que ses promoteurs durent renoncer à cette tentative.

Le gouvernement prussien a le principe qu'il ne faut pas supprimer « le désavantage naturel des producteurs éloignés ». D'après ce système, dans l'intérêt des maraîchers de Paris et des environs, on devrait empêcher les Parisiens de consommer ou du moins leur faire payer très cher les primeurs venant du Midi ou de l'Algérie.

Les chemins de fer prussiens ont une quatrième classe où les voyageurs sont très mal. Mais la lon-

gueur moyenne des voyages en troisième et quatrième classe est de 20 à 24 kilomètres.

En 1907, le budget étant embarrassé, le gouvernement a établi un impôt sur les billets et a supprimé des billets aller et retour. Il a relevé ainsi les tarifs en première classe de 44 p. 100; en deuxième classe, de 25 p. 100; en troisième classe, de 15,8 p. 100.

Dans la discussion sur le budget de 1911-1912, le ministre des Finances en a reconnu les effets: il a produit un déclassement, pour la première classe, les recettes totales ont baissé de 23 250 000 francs en 1905 à 20 125 000 francs en 1909, tandis qu'on aurait pu attendre du développement normal du trafic une augmentation égale à cette diminution de 3 125 000 francs. Il y a eu aussi un déclassement de la deuxième en troisième classe et de la troisième classe en quatrième classe qui est exempte d'impôt. Les voyageurs de troisième classe payent un tarif de 50 p. 100 plus élevé que ceux de la quatrième et ceux de la première un tarif 300 fois plus élevé.

En Belgique et en Allemagne depuis 1907, il n'y a pas de franchise pour les bagages enregistrés. Dans un voyage en Allemagne, mon compagnon de voyage et moi, nous avons eu à payer chacun, en chiffres ronds, 180 francs pour le prix de nos places; mais nous avons dû y ajouter, mon compagnon de voyage, pour 40 kilos de bagages, près de 60 francs; moi, pour 50 kilos, plus de 72 francs. Cela relève le prix du transport, dans le premier cas, de 33 p. 100 et dans le second, de 40 p. 100.

Quand on compare le prix des places sur ces réseaux au prix des places sur les réseaux français,

il faut tenir compte des 30 kilogrammes de franchise de bagages donnée au voyageur.

La tarification de tous les bagages enregistrés a un autre inconvénient : elle pousse le voyageur à porter à la main le plus de bagages possible ; de là, encombrement des wagons et gêne réciproque des voyageurs.

Alors, elle entraîne une nouvelle réglementation, qui est appliquée avec rigueur en Suisse : défense d'introduire dans les wagons des bagages excédant tel poids et telle dimension.

M. Edwin Pratt [1] cite une lettre parue dans le *Daily Telegraph* du 22 février 1908, signée par un Anglais qui avait séjourné en Allemagne, M. W. A. Briggs.

Les services sont moitié moins fréquents que dans la Grande-Bretagne et la différence entre les tarifs est insignifiante, et ils ont été relevés deux fois dans ces dernières années. Celui qui s'imaginerait que les chemins de fer sont faits pour le public commettrait une grave erreur. Les trains de marchandises sont rares et lents. Les marchandises en grande vitesse sont frappées d'une taxe double. Les trains de plaisir sont inconnus.

La réglementation est insupportable. Un malheureux voyageur qui dépasse sa station paye non seulement le supplément, mais de plus une amende de 6 marks. Aucune excuse n'est acceptée. Si un soir d'hiver, vous surchargez un wagon de marchandises pour remplir un vide, vous êtes condamné à des livres sterling d'amende pour 100 livres de poids. Si vous réclamez une indemnité, vous sentez immédiatement que vous vous trouvez en face de fonctionnaires permanents qui ne déplaceraient pas un fétu pour vous être agréable. J'envoyai une fois un colis de Strassfurt à Hambourg, et quand il arriva, sa feuille de

1. *Railways and nationalisation.*

voiture avait reçu vingt-deux signatures et vingt-deux timbres.

Le 23 février 1912, l'administration des chemins de fer prussiens décida de refuser pendant plusieurs jours tout colis.

L'administration s'est déchargée du détail des marchandises. Elles doivent être apportées groupées et reprises comme telles. Il n'y a pas de délai de grâce ni pour le départ ni pour l'arrivée [1].

En grande vitesse, le transport des marchandises comporte :

Un jour pour l'expédition, un jour pour le transport par 300 kilomètres ou au delà, quel que soit le nombre de kilomètres : soit trois jours pour le transport de Paris à Laval qui est à 301 kilomètres.

Les tarifs spéciaux en Allemagne sont la règle. Ils forment une collection de 915 volumes qui coûtent depuis 5 pfennigs jusqu'à 6 marks : 708 concernent les marchandises ; 120 les animaux vivants, 367 la houille.

Cette grande variété de tarifs pousse l'expéditeur à avoir recours à une agence de transport, et il doit, en même temps, avoir recours à une assurance.

Pour se dégager de toute responsabilité, les chemins de fer allemands font signer par l'expédi-

1. *Report on Railways in Germany*, by C. H. Pearson and Nicholas S. Reyntrens to the Board of trade conference, 7 june 1909 (Cd. 4677).

Voir pour la série des discussions auxquelles ont donné lieu les chemins de fer prussiens, la collection du *Marché financier* par A. Raffalovich, et la *Revue générale des chemins de fer*, entre autres le numéro de novembre 1911.

teur une déclaration que le colis n'est pas empaqueté ou est insuffisamment empaqueté.

Les marchandises ordinaires ne sont considérées comme empaquetées que lorsqu'elles sont placées dans de fortes caisses de bois ou des paniers très solides.

Si en petite vitesse, la tonne kilométrique de marchandise donne sur les chemins de fer de l'État prussien comme tarif moyen 4c,59, tandis qu'elle donne 4c,67 en France, ne vous fiez pas à ces deux centimes d'écart.

Ils sont dus en partie aux gros et longs parcours de marchandises lourdes et bon marché; ils sont dus aussi à l'industrie du groupage qui réunit des marchandises isolées et les expédie par wagons complets, en dégageant l'administration des chemins de fer des frais de manipulation. Celle-ci a mis à couvert sa responsabilité, le transporteur devant s'assurer auprès d'une compagnie. L'administration, pour être tranquillement à l'abri des réclamations, a fait soumettre chacune d'elles à un droit de 1 mark (1 fr. 25).

Quand on compare les tarifs de la Grande-Bretagne avec ceux de l'Allemagne, on oublie toujours les courtes distances du tarif britannique, en moyenne de 35 à 40 milles.

Je trouve dans *Railways and nationalisation*, par M. Edwin Pratt[1], un exemple des procédés employés par les partisans de la nationalisation des chemins de fer dans la Grande-Bretagne.

M. William Field, membre de la *Railway Nationalisation Society*, fondée en 1907 dans le Royaume-

1. P.S. King et Son, 1903.

Uni, publia la même année une brochure intitulée : *The nationalisation Irish Railways; Defects of the present system.* Il avait reproduit un petit tableau publié dans une brochure de la *Fabian Society* en 1899; et ce petit tableau avait été emprunté à un travail de Sir Bernhard Samuelson publié en 1886, et qui avait été réfuté de tous points par M. J. Grierson, dans l'appendice de son livre : *Railway rates english and foreign.*

Il disait : « Sir Samuelson a pris pour ses comparaisons des tarifs applicables, en Allemagne, en Belgique et en Hollande, à des wagons complets de 5 et 10 tonnes, avec le chargement et le déchargement à la charge de l'expéditeur et du destinataire; et il les a comparés avec des expéditions anglaises de 500 livres. De plus, il y avait des erreurs de chiffres. »

Or, des comparaisons de tarifs remontant à vingt-deux ans, seraient-elles exactes, n'ont pas de valeur; quand elles s'appliquent à des transports opérés dans des conditions complètement différentes, elles sont empreintes ou d'ignorance ou de mauvaise foi.

Lord Avebury, dans son livre *On municipal and national trading*, dit des chemins de fer allemands :

C'est une manie de parler du bon marché des tarifs allemands. Le docteur Benner, directeur du *Stahl und Eisen* a, calculé que les charges de transport représentaient 10 p. 100 des frais de production du fer en Angleterre et 23 p. 100 en Allemagne.

M. Kaufmann, dans son remarquable ouvrage sur la *Politique française en matière de chemins de fer*, opposait le refus de l'État prussien de diminuer les tarifs des transports « à cause de la situation finan-

cière de la Prusse », au dégrèvement sur la grande vitesse, accompli en France en 1892[1].

En 1909, le *Centralverband Deutscher*, comprenant les représentants des plus grandes industries de l'Allemagne, a exprimé son mécontentement de ce que, tandis que les compagnies privées réduisaient leurs tarifs, les chemins de fer de l'État en Prusse les augmentaient. Dans la discussion du budget de 1911-1912, le député Mano a dit : « Voilà quarante ans que je suis les fluctuations des tarifs de marchandises. Dans les moments favorables à l'industrie et aux chemins de fer, l'administration dit : « Vos affaires vont bien, donc vous n'avez pas besoin de réductions de tarifs. » Dans les moments de dépression, elle répond : « Les affaires vont aussi mal pour les chemins de fer que pour vous, donc on ne peut réduire les tarifs. »

Le ministre des Chemins de fer s'est borné à répondre que l'augmentation de la capacité des transports introduite dans ces dernières années en a sensiblement diminué le prix de revient, et que, par conséquent, le moment n'est pas encore venu d'envisager une réduction générale des tarifs marchandises.

Et puis, « les réductions de tarifs ne doivent pas être basées sur les résultats financiers favorables de l'exploitation. On ne pourra envisager des réductions de tarifs que lorsque le fonds de compensation aura atteint une puissance offrant une quantité suffisante contre les années défavorables ».

Voici en quoi consiste ce fonds de compensation :

1. V. Yves Guyot. *Trois ans au Ministère des Travaux publics.*

Les bénéfices des chemins de fer servaient à payer l'intérêt de la dette de l'État, dont 88,4 p. 100 en 1899, 82,38 p. 100 en 1905, 74.72 p. 100 en 1909 étaient dus aux chemins de fer.

Jusqu'en 1910, le budget général prussien recevait à peu près l'intégralité des excédents de chemins de fer : de là, insécurité, instabilité et trouble dans la situation du budget. En 1907, la moins-value d'excédent par rapport aux prévisions budgétaires s'éleva à 96 millions de francs, et en 1908, à 190 millions. Pour 1909, au contraire, par suite d'une poussée du trafic marchandises, les recettes s'améliorèrent de 130 millions : cette amélioration est due pour 25 millions à des économies réalisées.

L'accroissement du trafic dans la période du 1er avril à fin novembre 1910 représente, par rapport à l'année précédente, une augmentation de 5,97 p. 100 pour les voyageurs et de 7,34 p. 100 pour les marchandises, soit une moyenne de 6,91 p. 100 pour le trafic global.

Les recettes de tout chemin de fer sont subordonnées à l'activité économique du pays. Pour compenser ce rôle aléatoire et perturbateur des recettes des chemins de fer dans le budget prussien, on a décidé, à partir de 1910, que sur les bénéfices disponibles après payement de l'intérêt et de l'amortissement de la dette des chemins de fer, il serait versé :

1° Au budget extraordinaire des chemins de fer, 1,15 p. 100 au moins du capital statistique du réseau (soit actuellement 150 millions de francs);

2° Au budget général de l'Etat, pour combler ses déficits, 2,10 p. 100 de ce même capital (soit 275 millions de francs).

Le surplus sera affecté à un fonds de régularisation (ou de compensation) destiné à compléter les versements au budget général dans les mauvaises années où les excédents ne seraient pas suffisants pour faire face intégralement au versement ci-dessus de 2,10 p. 100 au budget général de l'État.

M. Friedberg (national liberal), à la Chambre des députés, et M. de Gwinner, directeur de la Deutschbank, à la Chambre haute, ont critiqué cette réforme. Se plaçant au point de vue du budget de l'État en déficit, obligé de recourir à l'emprunt, probablement à l'impôt, ils ont demandé pourquoi constituer un budget extraordinaire des chemins de fer aussi important.

Le ministre des Finances, M. Lentze, a rappelé que tous les ans, les chemins de fer exigent des reconstructions, des agrandissements, des travaux complémentaires, du matériel roulant, la transformation de lignes secondaires. Ou les chemins de fer doivent se constituer des ressources, ou ils doivent avoir recours à l'emprunt.

Le budget de l'État sera mis à l'abri des fluctuations trop grandes en recevant 2,10 p. 100 du capital au profit du budget général. Pour 1910, il devra recevoir 35 millions.

Le système du ministère a été adopté. Le coefficient d'exploitation était de 61 p. 100 en 1900; il s'est élevé à 74,62 p. 100 en 1908; M. Lentze a considéré comme un triomphe qu'il soit redescendu à 68,99 en 1909, à 68,50 en 1909, et on l'évaluait à 68,63 pour 1911. Le ministre des Chemins de fer a ajouté qu'en présence des exigences croissantes du personnel et du trafic, on était exposé à voir se produire un relèvement.

Malgré le chiffre élevé de ce coefficient, on a critiqué certaines économies. Naturellement, on a reproché à l'administration de ne pas traiter assez bien son personnel. Elle a répondu que 60 p. 100 des dépenses totales des chemins de fer sont absorbés par le personnel : 37 000 ouvriers, soit 12,3 p. 100 de l'exercice total, gagnent de 1 875 francs à 2 250 francs par an, et 86 000, soit 29,2 p. 100, gagnent de 1 500 francs à 1875 francs.

On a créé six mille places nouvelles en 1912. Cependant, en Prusse, le gouvernement est fort et le Parlement est faible. Aussi le ministre peut-il dire : « Notre conduite continuera d'être énergique à l'égard des groupements tentés de fomenter l'agitation. L'administration met son personnel énergiquement à l'abri de tout esprit de désordre capable de fomenter la grève. Quant aux ouvriers, ils se sont engagés par leur contrat de travail, que chacun lit et signe, à se « tenir éloignés de toute agitation hostile à l'ordre ».

CHAPITRE IV

# LES CHEMINS DE FER D'ÉTAT DE L'AUTRICHE ET DE LA HONGRIE

I. Variations de la politique de l'Etat autrichien. — Exploitation par l'Etat, mauvaise affaire. — Supériorité des entreprises privées.

II. Les chemins de fer de l'Etat hongrois, le tarif des zones. — But politique. — Relèvements de tarifs. — Insuffisance de matériel. — Augmentation des frais.

I. *Les chemins de fer de l'Etat autrichien.* — La politique de l'État autrichien à l'égard des chemins de fer a subi de nombreuses variations. En 1850, il possédait 61,38 p. 100 des lignes de chemins de fer : en 1855, imitant l'exemple de la France qui faisait des conventions avec les grandes compagnies et ayant besoin de ressources, il vendit ses chemins de fer, si bien qu'en 1860 il n'en possédait plus que 0,44 p. 100, en 1870 que 0,21 p. 100. Le développement économique de l'Autriche était lent ; les chemins de fer peu prospères. La crise économique de 1873 poussa l'État à construire des chemins de fer. En 1880, il avait 17,23 p. 100 des lignes, en 1890, 43,51 p. 100 et en 1906, 67,95 p. 100, soit : 21 600 kilomètres.

L'exploitation des chemins de fer est une mauvaise affaire pour l'État. Ils ont bien donné 2,85 p. 100 en 1906, 3,01 p. 100 en 1907 ; mais cette

somme ne comporte ni l'intérêt de la dette des chemins de fer envers l'État ni aucun amortissement.

En fait, l'administration des chemins de fer de l'État n'a pas payé ses frais et elle a été une charge pour le Trésor.

Cette insuffisance de recettes provient-elle du taux trop bas du fret. M. Charles Lee Raper dit : « Le caractère des transports dans les États-Unis et en Autriche a beaucoup de ressemblance. Ils comportent une grande quantité de marchandises à bon marché. Mais le tarif de l'Autriche est beaucoup plus élevé que celui des États-Unis. »

La supériorité des entreprises privées en Autriche a été constatée par l'enquête du *British Board of trade* : quatre compagnies n'ont jamais eu recours à la garantie d'intérêts ; l'une n'avait pas gagné, pendant la période 1902-1906, de dividende pour son capital ; la seconde avait gagné, de 4 p. 100 à 5,25 p. 100 ; la troisième, de 5,4 p. 100 à 6,6 p. 100 ; et la quatrième, de 11 p. 100 à 12 p. 100 ; et ces compagnies payaient des impôts à l'État.

II. *Les chemins de fer de l'État hongrois.* — En 1889, le ministre Baross établit le tarif par zones. Des adversaires féroces du système des paliers se passionnèrent pour les zones, qui n'étaient que des paliers plus étendus que les paliers de 10 kilomètres du P.-L.-M. J'envoyai M. Metzger étudier ce tarif, qui était le tarif belge à grandes sections.

Ce système avait un point de départ politique. Il s'agissait d'attirer à Budapest des Hongrois des confins du pays pour leur faire admirer la capitale et leur donner une grande idée de leur nation.

En 1896, au moment de l'Exposition du millénaire, les chemins de fer amenaient pour rien et, je crois, logeaient et nourrissaient à Budapest des familles entières. J'en ai vu visitant le nouveau Parlement, sorte de temple byzantin tout en marbre rose. L'homme, ayant à la bouche sa longue pipe, chaussé de ses grandes bottes, était partagé entre l'étonnement admiratif que lui causaient les galeries et la crainte de tomber que lui inspiraient ces dalles glissantes. La femme, souvent un nouveau-né au sein, entourée de cinq ou six enfants, suivait avec plus de calme, car étant nu-pieds, elle avait moins d'inquiétude pour sa stabilité.

Par compensation, l'année précédente, en 1895, on avait relevé le prix des billets pour le trafic à courte distance. En 1903, eurent lieu d'autres changements. A une date récente, la Hongrie a abandonné en grande partie le système introduit par Baross, qui n'a pas donné à la longue les résultats espérés.

Les recettes moyennes par voyageur et kilomètre en *hellers* (100 hellers = 1 kr. = 1 fr. 05) ont été :

| | |
|---|---|
| Chemins hongrois | 2,9 |
| Chemins autrichiens | 2,8 |
| Chemins prussiens | 2,8 |
| Chemins bavarois | 3.0 |
| Chemins hollandais | 3,4 |
| Chemins roumains | 4,4 |

Le rendement financier des chemins de fer de l'État a fléchi en Hongrie (1 000 kr.) :

| | Capital. | Surplus. | Intérêt 4 p. 100 sur le capital. | |
|---|---|---|---|---|
| 1888. | 984 785 | 37 074 | 39 391 | — 2 317 |
| 1898. | 2 042 613 | 83 850 | 81 704 | + 21 146 |
| 1906. | 2 412 775 | 115 543 | 96 111 | + 19 432 |
| 1908. | 2 527 863 | 95 493 | 101 114 | — 9621 |

Le service sur les lignes de l'État hongrois, dans les dernières années, a donné lieu à de nombreuses plaintes : manque de confort, insuffisance du matériel roulant, retards trop fréquents, accidents nombreux[1].

L'ancien secrétaire d'État au ministère du Commerce, M. Joseph Szterenyi, dans un discours prononcé en 1912 à la Chambre des députés, a constaté que de 1890 à 1909 le nombre des voyageurs avait augmenté de 300 p. 100.

Pendant cette période, il y a eu des années où un accroissement de trafic de 9,5 p. 100, a correspondu à une augmentation d'effectif des wagons de 2,5 p. 100, 8 p. 100 contre 4 p. 100, 10,6 p. 100 contre 0,5 p. 100, 9 p. 100 contre 0,5 p. 100, et même 11 p. 100 contre 0,1 p. 100.

L'effectif des locomotives est non moins insuffisant. Pendant que le travail avait augmenté de 51 p. 100, leur nombre n'avait augmenté que de 21 p. 100. En 1909, on comptait qu'il manquait 606 locomotives pour assurer le trafic normal : et il y a nombre de locomotives âgées de plus de trente-cinq ans.

Quoique le trafic des voyageurs ait augmenté à Budapest, à la gare de l'Est, de 550 p. 100 et, à la gare de l'Ouest, de 900 p. 100 ; que le trafic des marchandises se soit accru de 100 p. 100, ce n'est que récemment qu'on s'est préoccupé de les améliorer.

1. Le tarif des zones sur les chemins de fer de l'État hongrois (*Der Zonentarif der ungarischen Staatsbahnen*), par Rudolf Remengi, 1912, chez J. Benko, à Budapest. Analysé dans le *Journal des Économistes*, juillet 1912.

De 1865 à 1908, le coefficient d'exploitation s'est élevé de 55 à 77 p. 100 et a atteint 80,6 p. 100 en 1908.

A partir de 1893, l'augmentation de dépense du personnel a été progressive. En 1904, les employés se mirent en grève et arrêtèrent les trains, en signifiant que les relèvements de salaires votés par la Chambre des députés étaient trop bas : deux augmentations l'une en 1904, l'autre en 1908, l'ont portée à 22 millions de couronnes.

A la suite du remaniement apporté dans le service des locomotives, en 1906, il y eut une augmentation de charbon de 13 p. 100, représentant 4 millions de couronnes; elle a atteint à travail égal 30 p. 100.

L'amortissement des frais d'entretien des locomotives et wagons donne les chiffres suivants : pour une locomotive, en 1905, 3003 couronnes, et en 1909, 4530 couronnes; pour une voiture à voyageurs, de 640 à 820 couronnes; pour un wagon à marchandises, de 96 à 134 couronnes. L'utilisation moyenne du wagon est descendue de 48 p. 100 à 37 p. 100.

En 1909, l'excédent des recettes sur les dépenses est resté inférieur de 43 millions de couronnes (44 720 000 francs) à la somme nécessaire aux intérêts et à l'amortissement. On vient de remanier le tarif par zones avec l'espoir d'en obtenir en plus 15 260 000 couronnes (15 870 000 francs)[1].

1. *Journal des transports*, 28 septembre 1912.

CHAPITRE V

# LES CHEMINS DE FER ITALIENS

Le rachat des chemins de fer italiens. — L'exploitation par des compagnies. — Ingérence de l'État. — La loi du 22 juin 1905. — Étendue du réseau italien. — Efforts du directeur des chemins de fer, M. Bianchi. — Les comptes du chemin de fer. — Donner du travail aux usiniers et aux ouvriers. — Gaspillages. — Personnel. — Coefficient d'exploitation. — Tarifs. — Tarifs spéciaux et tarifs particuliers. — Faveurs. — Contrôle du Parlement et la personne du ministre.

L'État italien a été d'abord entraîné par des motifs politiques à devenir propriétaire des chemins de fer. Avant 1860, il n'y avait que des lignes locales. Après la constitution du royaume d'Italie, le gouvernement acheta le stock que possédait l'Autriche dans les chemins de fer du nord de l'Italie et prit à sa charge la garantie des obligations pour en continuer la construction; mais le gouvernement ne disposait pas de capitaux. En 1865, une loi ordonna la vente des lignes d'État à des compagnies; quatre compagnies en devinrent propriétaires, mais leur répartition de l'Italie entre elles était mal établie; l'Ouest et l'Est, le Nord et le Sud étaient séparés et ennemis. L'Etat, qui avait de pressants besoins financiers, reçut 200 millions de lire. L'Italie était pauvre; deux des compagnies,

qui n'avaient ni ressources ni crédit, durent être concédées aux chemins de fer de la haute Italie; mais il furent achetés par l'État en 1875-1876 pour des raisons politiques et il en prit possession en 1878. Les chemins de fer méridionaux, dont la société devenait la Société de l'Adriatique en 1885, furent laissés en dehors.

En 1878, 3 000 sur 5 100 kilomètres de chemins de fer appartenaient au gouvernement. Les ministres Minghetti et Spaventa, qui avaient fait les rachats, entendaient que les chemins de fer de l'État fussent exploités par des compagnies agissant comme agents de l'État. En 1878, un nouveau ministère nomma une commission d'enquête qui, au bout de trois ans de travaux et d'emprunts, déposa un énorme rapport en 1881. Il concluait à la location des chemins de fer de l'État à des compagnies pour une période déterminée.

La commission déclarait très formellement que l'État ne devait pas les exploiter lui-même.

1° Parce que l'État ne remplissait pas beaucoup de services avec plus d'efficacité et à moindre prix que les entreprises privées;

2° Que l'exploitation des chemins de fer par l'État est plus onéreuse que par les compagnies privées, — conclusion ressortant nettement de l'enquête faite par la commission;

3° L'État est plus disposé que les compagnies à faire changer les industries qu'à en favoriser le développement en offrant des secours efficaces;

4° Le danger de la politique dans l'administration des chemins de fer est très grand.

Mais les cinq compagnies, ne sachant quel serait le régime des chemins de fer, avaient opéré dans de mauvaises conditions, avec une agriculture et

une industrie pauvres. Les impôts étaient lourds et les rendements faibles.

Le secrétaire de la commission, devenu ministre des Travaux publics en 1884, loua les lignes d'État à trois compagnies : 1° la Méditerranée ; 2° l'Adriatique ; 3° la Sicile, pour vingt ans, avec prorogation possible. Sur 10 066 kilomètres existant en Italie, elles s'en partagèrent 9 364. En 1905, le réseau avait atteint 12 827 kilomètres.

Les compagnies avaient payé à l'État, pour le matériel, 275 millions, mais à la condition qu'à l'expiration de la commission, il le leur rachèterait. Elles s'engageaient à le maintenir, moyennant un intérêt de 5 p. 100 que l'État payait pour cette somme. Les dépenses ordinaires étaient à la charge de l'État, les dépenses extraordinaires à celle des compagnies. La distinction provoqua de nombreuses contestations.

On avait prévu les partages de bénéfices entre les compagnies et l'État et la constitution d'un fonds de réserve pour pourvoir aux travaux extraordinaires. Mais, apres 1884, au lieu d'une augmentation de recettes, il y eut un déficit ; et l'État, au lieu de recevoir, fut obligé de dépenser.

Parmi les causes de diminution de recettes, fut la réduction des tarifs que l'État imposa aux compagnies, tandis qu'il n'en avait pas l'initiative ; il dut combler la différence qui en résulta aux dépens du trésor public ; il détruisait ainsi l'industrie des transports aux dépens des contribuables.

Continuant son intervention par peur d'une grève d'employés de chemins de fer, il imposa aux compagnies de nouvelles charges et introduisit l'indiscipline dans leur personnel.

Les choses étaient à point pour les socialisants du Parlement, et ils firent voter, sans grande discussion, la loi du 22 avril 1905 stipulant le retour immédiat des chemins de fer à l'État. Elle avait été préparée par une commission nommée en 1898 et dont le rapport en neuf volumes avait paru en 1904-1905.

Une loi de 1907 procéda au rachat des 2 300 kilomètres des chemins de fer méridionaux.

Le prix total des chemins de fer en Italie était en 1907 de plus de 6 milliards de lires. Le Parlement vota, pour les mettre en état, une somme de 910 millions de lire qui devait être dépensée en Italie avant 1911. Cela fit un total de 7 milliards de lire.

Les lignes italiennes, par chaque 100 000 milles carrés du territoire avaient une longueur de 4,19 milles en 1875; 5,8 en 1885; 8,8 en 1900 et 9,3 en 1907-1908, tandis que la Grande-Bretagne en a 19,06. Par 10000 habitants, les chemins de fer italiens représentaient 1,7 mille en 1875, 2,17 en 1885, 2,9 en 1895, et 3,16 en 1907, tandis que le Royaume-Unis en a 5,58.

Au moment du rachat, les inconvénients des exploitations par l'État existaient pour les chemins de fer italiens. Ils n'étaient pas à l'abri de l'immixtion des influences politiques et leur outillage était défectueux par la faute du contrôle [1].

On avait déclaré au moment du rachat que le réseau d'État constituerait une administration autonome à l'abri des influences gouvernementales et parlementaires. *L'Italie* du 28 mai racontait que

1. Voir *The Economist*, 4 novembre 1911.

le commandeur Bianchi, directeur général des chemins de fer de l'État, manifestait la plus grande désillusion sur la possibilité d'organiser en Italie, d'une façon sérieuse et définitive, l'exploitation des chemins de fer par l'État.

La direction des chemins de fer de l'État voulut maintenir la discipline dans le personnel des ouvriers de ses usines. Mais les députés s'émurent. Ils firent part de leur émotion au ministre de l'Intérieur, lequel la communiqua à son collègue des Travaux publics, lequel dit au commandeur Bianchi qu'il fallait qu'il renonçât aux mesures qu'il avait prises.

Naturellement, se sentant ainsi soutenus, les ouvriers redoublèrent d'indiscipline et elle s'était étendue parmi les mécaniciens et les employés.

Au bout d'un an, le directeur des chemins de fer de l'État, M. Bianchi, constatait que les choses marchaient plus mal qu'elles ne marchaient au début. Au lieu de n'avoir à tenir compte que du bien du service, il était dominé par tous ceux qui avaient un intérêt opposé, pourvu qu'ils eussent quelque influence dans le Parlement.

Les revenus nets des chemins de fer de l'État, en supprimant l'année anormale 1905-1906 sont de :

| Année fiscale. | Millions de lires. |
|---|---|
| 1906-1907. . . . . | 43 |
| 1907-1908. . . . . | 37 |
| 1908-1909. . . . . | 2[illegible] |
| 1909-1910. . . . . | 37 |

La hausse de 1908-1909 à 1909-1910 vient d'artifices de comptabilité ayant pour but de dissimuler la situation réelle.

Depuis la loi du rachat du 22 avril 1905, les améliorations sont-elles proportionnées aux dépenses?

Le rachat coïncide avec des années d'activité économique : il y eut une augmentation dans les recettes de 29 p. 100 en 1905-1906, relativement à 1900-1901, de 11 p. 100 en 1906-1907 sur 1905-1906, de 11,5 p. 100 en 1907-1908 sur 1906-1907. Mais cette augmentation de recettes a été absorbée par l'augmentation des dépenses.

Avant 1905, déduction faite des taxes, les compagnies payaient à l'État 65 millions de lires, aujourd'hui elles en payeraient 80.

La loi de 1909 a dégagé les chemins de fer de l'État de certaines dépenses. D'après un ingénieur en même temps député, M. Ancona, la loi de 1909 aurait déchargé les chemins de fer de l'État de 24 millions de lires. Ainsi il faut réduire les 37 millions portés dans le compte à 13 millions.

Un autre allégement de dépenses pour 1909-1910 vient d'une réduction des charges, pour renouvellement de matériel, de 4 p. 100 sur les recettes brutes à 2 1/2 p. 100. C'est une diminution de 8 à 10 millions de lires qui, ajoutés aux 24 millions précédents portent l'allégement de 32 à 34 millions de lires. L'année 1910-1911 en bénéficia également.

L'État a perdu son revenu du capital de 6 milliards de lires dépensé pour la construction, le rachat et l'aménagement des chemins de fer.

Il faut ajouter à cette somme 1 milliard d'avances faites par le Trésor aux chemins de fer. Ils en payaient l'intérêt et l'amortissement, mais leur administration a l'intention de s'en décharger; et

depuis, elle a demandé 30 millions par an pour doubler les voies.

La loi sur les chemins de fer italiens a reconnu que leur exploitation par l'État avait pour but de donner de l'ouvrage aux usines métallurgiques et aux chantiers de construction nationaux.

Naturellement, le ministre des Chemins de fer doit remplir cette condition plutôt que consulter les besoins réels des chemins de fer et ses ressources. Les constructeurs font agir les députés et pèsent sur l'opinion publique. S'ils n'ont pas de commandes, c'est le chômage pour les ouvriers auxquels l'État doit donner de l'ouvrage, c'est la ruine pour les industriels, la fermeture des usines. Alors le ministre a commandé du matériel roulant sans s'occuper du développement des voies de garage. Tandis qu'en 1899, les compagnies possédaient en moyenne 62 mètres de voies de garage par wagon vide, l'État, en 1909-1910, a abaissé la proportion à 25 m. 10, bien que 50 mètres fussent jugés nécessaires, pour chacun des neuf mille wagons formant la réserve.

Quantité de wagons restaient inutilisés; mais le ministre s'était engagé à une commande annuelle de 5 000 wagons.

Les industriels agirent auprès de M. Luzzatti qui y ajouta une commande de 8000 wagons. Cependant la commission générale du budget eut le courage de la réduire à 4000 wagons, coûtant 29 millions de lires.

Des spécialistes estiment qu'on aurait pu éviter cette dépense par un emploi plus rationnel et un meilleur entretien des wagons existants; 15 p. 100 des véhicules sont constamment en réparation : la

proportion est de 33 p. 100 pour les voitures à voyageurs.

Les contribuables italiens payent leur matériel un gros tiers plus cher que s'il était acheté à l'étranger. De plus, il n'y a pas de sanction à l'égard des retards et autres fautes des fournisseurs : car l'intervention politique fait remise de toutes les amendes prévues par le cahier des charges. La loi spécifie que les commandes doivent être réparties aussi équitablement que possible entre les divers fabricants des mêmes produits. La conséquence est l'organisation légale du cartell, quoique la coalition soit interdite, et le cartell n'a pas pour but d'économiser les finances de l'État.

Voici quelques faits qui n'ont pas été démentis dans les débats parlementaires : de vieilles locomotives repeintes ont été achetées comme neuves ; là, 112 moteurs condamnés les uns après les autres au rebut, sont transformés en poêles. Des traverses en béton qui se rompaient au passage des trains, d'autres en sapin tendre, achetées par centaines de mille, sont l'objet de tentatives inutiles de renforcement à l'aide d'injections de créosote ; 15 000 kilogrammes de gomme arabique, 200 kilomètres de velours rouge, un million de poignées d'appui sont acquis et ainsi de suite[1].

Naturellement, le personnel joue un rôle important dans l'augmentation des dépenses ; et en Italie, comme en France, l'administration des chemins de fer de l'État s'en félicite, donnant ainsi prise à de nouvelles exigences de sa part. Le rapport sur l'exercice 1910-1911 dit :

1. *The Economist.*

« Dans la période 1902-03-04, il y avait en moyenne 104833 employés fixes et hors rôle, gagnant en moyenne 1360 lires par an, tandis qu'en 1910-11 on a eu, en moyenne, 143925 employés, y compris ceux occupés aux réparations et exclus ceux pour le service des lignes de navigation en exploitation du 16 juillet 1910, avec une dépense moyenne de 1622 lires chacun.

« Si l'on avait payé les employés en 1910-11, comme dans la période citée plus haut, on aurait eu 37 700 000 lires de dépense en moins. » Ce qui eût été peut-être regrettable pour les employés de chemins de fer, mais ce qui l'aurait peut-être été moins pour les contribuables.

Le coefficient d'exploitation a subi les variations suivantes : 1885, 67 p. 100 ; 1890, 68 ; 1895, 75 p. 100 ; 1903, 68 p. 100 ; 1906-07, 73 ; 1908-09, 78 p. 100.

Jusqu'à 150 kilomètres, le tarif des voyageurs, d'après la revision de 1906 est, par kilomètre :

| | 1re cl. | 2e cl. | 3e cl. |
|---|---|---|---|
| Trains express. . . . . | 12,76 | 8,93 | 5,80 |
| Trains omnibus et divers . | 11,60 | 8,12 | 5,22 |

Au delà de 150 kilomètres, le tarif est établi par zone. Pour les marchandises à petite vitesse, le tarif a subi peu de changements depuis 1885 et plutôt dans le sens d'une augmentation [1].

Les chemins de fer italiens font toutes sortes de faveur aux transporteurs selon les influences politiques qu'ils peuvent avoir. Il a été promulgué

1. *Railway transportations*, by Charles Lee Raper, 1912. (G. P. Putmans Sons, New-York.)

776 tarifs spéciaux et 1 509 articles de règlement au profit de firmes particulières[1].

Quant aux députés et sénateurs, ils ont droit au transport gratuit, plus à 18 billets par an, dont 12 leur sont remis sans qu'ils aient besoin de les réclamer. Il existe des billets de libre parcours de toute espèce et de toute couleur, destinés aux fonctionnaires, grands et petits, civils et militaires; d'autres, de couleur spéciale, sont réservés aux journalistes et à des personnes qui ne prennent ce titre qu'en voyage.

La loi de 1905 a institué, au ministère des travaux publics, un corps indépendant, composé d'un directeur général et d'un conseil, d'abord de six membres, ensuite porté à huit, donc cinq appartiennent à l'administration et trois représentent les simple citoyens. Les membres du Parlement ne peuvent pas en faire partie.

Le ministre peut en annuler les décisions et les actes, mais il ne peut y substituer sa propre initiative.

Alors les nationalisants ont dit : « Nous avons mis les chemins de fer italiens à l'abri de la politique ! » Mais la loi de 1907 a institué un comité supérieur de contrôle composé de six sénateurs et de six députés qui a des rapports directs avec les deux chambres du Parlement, ce qui place le ministre dans une singulière situation politique.

En 1907, M. Giolitti avait nommé un comité de vigilance qui avait peut-être été vigilant, mais qui n'avait pas accéléré le transport des voyageurs et des marchandises. Dans une interpellation, il assuma

1. *The Economist.*

pour lui seul la responsabilité entière du mauvais fonctionnement des chemins de fer. Le Parlement ne voulait pas son départ; la majorité l'approuva, d'où cette conséquence :

Si le ministre est agréable à la majorité, elle approuve les retards;

Si elle a envie de le renverser, elle culbute un ministre pour un retard de cinq minutes.

CHAPITRE VI

# LES CHEMINS DE FER FÉDÉRAUX SUISSES[1]

Le prix du rachat a dépassé les prévisions. — Compte de profits et pertes. — La dette de la confédération. — Recettes et dépenses. — Coefficient d'exploitation. — Le personnel. — Économies aux dépens des clients. — Prévision de Numa Droz.

Les promoteurs du monopole déclaraient très nettement que le rachat ne devait pas donner de résultats financiers, mais des avantages aux voyageurs et aux transporteurs.

Cependant ils n'ont racheté que les quatre grands réseaux et ils ont laissé, en dehors, les lignes d'intérêt secondaire, moins productives. Ils rêvaient ainsi deux catégories de service : la catégorie de première ligne composée des clients du grand réseau; la catégorie de deuxième ligne, composée des clients des petites voies et qu'on pouvait négliger.

On avait prévu 792 millions de francs pour prix de rachat; il a été dépassé d'une centaine de millions.

Au 31 décembre 1909, le compte général de

1. V. *Journal des Économistes*, 15 décembre 1910, article de M. Favarger et novembre 1912 : *les derniers comptes des chemins de fer fédéraux.*

construction, non compris la ligne du Gothard, s'élevait à 1 135 600 000.

Les comptes de profits et pertes se réglaient de la manière suivante :

| | | Francs. |
|---|---|---|
| 1903 | solde actif de. . . . . | 1 03 » 682 |
| 1904 | — . . . . . | 6 » 735 |
| 1905 | — . . . . . | 651 733 |
| 1906 | — . . . . . | 4 828 523 |
| 1907 | — . . . . . | 2 854 2 » 6 |
| 1908 | déficit de. . . . . | 2 854 074 |
| 1909 | — . . . . . | 6 63 » 3 » 1 |

Le capital actions des quatre anciennes compagnies était de 280 millions. Le revenu des actionnaires eût été diminué ou supprimé pendant les années en déficit, tandis que les intérêts des obligations auraient été payés.

Avec les chemins de fer de l'État, il n'y a qu'un actionnaire, l'État ; et si ses chemins de fer perdent, c'est lui, c'est-à-dire l'ensemble des contribuables, qui perd.

La dette consolidée en Suisse était, en 1903, de 1 075 152 000 francs ; elle est montée en 1909 à 1 344 221 000 francs, soit, en six ans, un accroissement de 269 069 000 francs ou de 25 p. 100.

Les intérêts des emprunts consolidés qui étaient de 36 millions en 1903 étaient en 1909 de 43 millions. L'amortissement des capitaux engagés dans l'entreprise de 4 300 000 francs en 1903 s'est élevé à 6 500 000 en 1909.

Le versement annuel du fonds spécial destiné à parer aux frais d'entretien et de renouvellement non supportés par l'exploitation était en 1906 de 7 084 000 francs et en 1909 de 8 500 000 francs.

Du côté des recettes, il n'y a eu aucun mécompte : on avait tablé sur une progression annuelle moyenne de 3 p. 100, elle a été de 4,8 pour les voyageurs et de 4,5 pour les marchandises.

Mais les dépenses d'exploitation se sont accrues de 6,2 p. 100 en moyenne, par conséquent, dans une proportion plus grande que les recettes.

Le coefficient d'exploitation s'est établi de la manière suivante :

| | |
|---|---|
| 1913. . . . . | 65,53 p. 100 |
| 1914. . . . . | 67,68 — |
| 1915 . . . . . | 66,42 — |
| 1916 . . . . . | 67,49 — |
| 1917 . . . . . | 69,22 — |
| 1918 . . . . . | 72,82 — |

Pendant la même période, le plus fort coefficient du P.-L.-M. a été de 53,5 p. 100.

Le rapporteur du conseil d'administration en 1909 faisait observer qu'en tenant compte de l'augmentation des intérêts, de l'accroissement et de toutes les charges qui, à partir de 1912, incomberaient aux chemins de fer, l'augmentation annuelle de la dépense serait de 20 millions.

Dès 1906, par suite de l'élévation moyenne des traitements et de l'augmentation du nombre des employés, les dépenses ordinaires pour le personnel dépassaient de 4 280 000 francs le chiffre de l'année précédente.

A partir du 1er avril 1912, est entrée en vigueur une nouvelle loi sur les traitements qui entraîne une augmentation annuelle de 8 200 000 francs sur les dépenses, sans compter les versements supplémentaires à faire aux caisses de pensions et de

secours, lesquelles sont calculées sur le chiffre des traitements, sans compter l'élévation des salaires aux ouvriers payés à la journée. L'accroissement total est évalué à 10 millions.

De 1904 à 1910, l'accroissement des dépenses pour le personnel avait été de 14 370000 francs, soit de 51 p. 100, tandis que pour les autres dépenses, il n'avait été que de 36 p. 100. Il comptait en 1902, 23630 membres, en 1907, il s'élevait à 31 300.

Le personnel de l'administration générale ne coûtait pas 2 millions pour les compagnies, il s'est élevé graduellement, en 1909, pour les chemins de fer fédéraux, à 3 213 000 francs.

Dans le but d'équilibrer les dépenses faites en faveur du personnel, on a opéré des économies aux dépens de la clientèle : suppression des taxes réduites à l'occasion des fêtes, restrictions dans le service de surveillance de la voie, composition de trains plus économiques, réduction de la vitesse des trains de marchandises ; ajournement de l'exécution d'un certain nombre de travaux et résistance aux demandes d'amélioration non urgentes.

Enfin la direction des chemins de fer aurait voulu établir un relèvement de tarifs.

La nationalisation des chemins de fer suisses a été certainement avantageuse pour le personnel : mais les exploitations d'État sont-elles faites pour le personnel ou pour le public?

Elle justifie cette prévision de Numa Droz :

« Par le rachat, notre politique de chemins de fer s'ankylosera dans une administration besogneuse incapable de résoudre les grands problèmes de l'avenir, faute de ressources. »

CHAPITRE VII

# LES CHEMINS DE FER DE LA NOUVELLE-ZÉLANDE

Charges du capital. — Recettes et dépenses. — « Bénéfice net sur l'exercice ». — Mais insuffisant. — Intérêt de la dette. — Prédominance des considérations politiques sur les considérations économiques. — Causes du déficit. — Avancement à l'ancienneté. — « La grève gouvernementale. » — Théorie de l'exploitation à perte.

En 1860, le premier chemin de fer de la Nouvelle-Zelande fut entrepris par le gouvernement provincial de Canterbury pour relier la ville de Christchurch au port de Lyttelon dont elle est séparée par un haut talus de collines; en 1863, le conseil provincial d'Auckland et Durvy fit le projet de le prolonger jusqu'à Wellington.

Le capital dépensé dans les chemins de fer, porté à 27 762 592 livres sterling dans les comptes, au 1er mars 1909, n'en représente pas le total. Il aurait fallu y ajouter 1 289 840 livres sterling, coût de lignes non encore ouvertes au 31 mars 1909. Le total serait ainsi porté à 29 052 432 livres sterling. Mais il faudrait y ajouter les intérêts payés aux capitaux pour des lignes non ouvertes pendant les trente-neuf dernières années. Avant 1882, on ne

connaît pas les déficits; mais, depuis cette date, ils s'élèvent à 4 500 000 livres sterling. La dépense totale du capital, de 1870 à 1909, a été environ 40 millions de livres sterling sur lesquels 23 305 009 livres sterling ont été payés à l'aide de capitaux empruntés. Le reste a été payé par des ventes de terrains et surtout à l'aide de taxes, directes ou indirectes.

Depuis 1895, le prix du mille a passé de 7 703 livres sterling à 10 351 livres sterling. Cette augmentation est due en partie aux améliorations faites sur la voie. Pour expliquer l'élévation de ce prix, on dit que le terrain de la Nouvelle-Zélande, présente des difficultés, qu'elle est située loin des centres industriels du monde, que la construction est conduite sur une petite échelle. Il faut ajouter que la construction des chemins de fer est considérée comme une sorte d'atelier national destiné à donner de l'ouvrage aux ouvriers sans travail; qu'on n'y emploie aucun des moyens mécaniques modernes; et enfin que « le travail est fait par le gouvernement et non par des entrepreneurs privés[1] ».

Les recettes brutes des chemins de fer ont passé de 1 150 851 livres sterling en 1895 à 2 929 526 livres sterling en 1908-1909. Mais les dépenses ont augmenté dans une plus grande proportion; elles se sont élevées de 732 162 livres sterling en 1894-1895 à 2 114 815 livres sterling en 1908-1909, et s'il n'y avait pas eu une diminution dans le taux de l'intérêt des emprunts du gouvernement, le déficit pour 1909, établi sur la base du « prix de revient en capital » des lignes ouvertes, aurait été de

1. P. 72.

323 555 livres sterling, au lieu de 212 468 livres sterling.

De 1882, à 1909, le déficit s'est élevé à 4 500 000 livres sterling. Le capital engagé dans les chemins de fer de 1870-1909 a été de 40 millions de livres sterling sur lesquels 23 305 000 livres sterling ont été obtenus par des emprunts. Le reste a été payé par des ventes de terrains et au moyen de taxes, directes ou indirectes. Les comptes présentés au Parlement ne révèlent pas le déficit.

Les chiffres annuels présentés au Parlement par le ministre des Chemins de fer, montrent toujours un « bénéfice net sur l'exercice », sans noter qu'il est toujours insuffisant pour payer l'intérêt sur les frais d'établissement aux taux des intérêts payés par le gouvernement pour la dette publique.

Dans l'année finissant au 31 mars 1909, les chemins de fer gagnèrent un bénéfice net de 2,93 p. 100, relativement au capital de 27 762 592 livres sterling représentant les frais d'établissement des lignes ouvertes ; mais le taux moyen des intérêts payés pour la dette publique étant en moyenne de 3,7 p. 100 ; le « profit net » est donc non seulement absorbé par le payement des intérêts, mais il reste un déficit montant à 212 468 livres sterling. Et l'intérêt ne porte que sur le prix des lignes ouvertes ; mais le prix réel de construction comprend le prix des lignes non ouvertes, faisant un total de 29 052 432 livres sterling et réduisant le « profit net à 2,80 p. 100 et augmentant le déficit de 262 760 livres sterling. Si on ne fait porter l'intérêt que sur le compte des lignes ouvertes, le déficit total de 1882 à 1909 est en chiffres ronds de 4 500 000 livres sterling.

« Mais en fait, on devrait prendre, pour l'intérêt de la dette des chemins de fer, le taux de 4 p. 100 étant données les conditions de son placement. Dans ce cas, le déficit en 1908-09 serait, pour les lignes exploitées et non exploitées de 347 386 livres sterling et le déficit total depuis 1881-82, serait probablement au moins de 8 millions et peut-être de 10 000 000 de livres sterling [1].

« Le déficit est surtout dû à la principale ligne de South Island, longue de 1 299 milles. L'influence politique de cette partie de la Nouvelle-Zélande qui était autrefois plus grande qu'elle ne l'est maintenant a contribué à la construction des lignes de chemins de fer improductives. Mais sir Joseph Ward, expliquant au Parlement les déficits des lignes de la province du Sud, annonçait que les lignes de la province du Nord auraient besoin de réfections et qu'elles représenteraient dans un temps à venir les mêmes insuffisances que les autres [2] ! »

Ces prix montrent la nécessité de compter de larges sommes pour les réparations.

Il faut y ajouter, comme le disait le ministre des Chemins de fer, M. J. A. Millar, en 1909, que l'augmentation du prix des matériaux et des salaires, aggrave les charges de la réfection des voies.

De plus, le public est exigeant et le gouvernement doit sacrifier les considérations économiques aux considérations politiques ; d'après Sir Joseph Ward, depuis 1895, les réductions de tarifs se sont chiffrées par 850 000 livres sterling et l'augmen-

1. P. 74.
2. 26 juillet 1907.

tation des dépenses de service s'est élevée à 883 000 livres sterling. Il faut y ajouter 375 000 livres sterling pour augmentation des traitements des employés (17 février 1908).

Quoique de 1895 à 1907, les appointements des employés de chemins de fer aient été augmentés de 375 000 livres sterling, l'*amalgamated society of Railway servants* se plaint qu'ils ne reçoivent que des salaires inférieurs à ceux donnés par les entreprises privées, tandis que leurs heures de travail sont souvent plus longues qu'elles ne sont autorisées par l'*Arbitration court*.

Les causes du déficit des chemins de fer sont :

1° La construction de lignes avant les besoins ;

2° Le haut prix de toutes les lignes ;

3° La lenteur de la construction, due surtout au manque de fonds ;

4° Concession à perte dans le service, les tarifs de voyageurs et de marchandises ;

5° Système rigide de tarifs ;

6° Cherté de l'exploitation et de l'entretien, due en partie à un certain manque de discipline, d'initiative et de productivité dans le service des chemins de fer.

Le défaut de productivité du travail, vient de la manière dont est établi l'avancement, qui se fait presque exclusivement à l'ancienneté, par crainte du favoritisme et d'autres abus.

Les travailleurs du gouvernement ont été souvent accusés de pratiquer « la grève gouvernementale ». L'administrateur général des chemins de fer écrivit en 1909 une lettre au chef des mécaniciens pour se plaindre du défaut de productivité de leur travail. Mais quand la commission d'enquête se

réunit à Christchurch, le 11 mars 1909, l'administrateur général se rétracta piteusement; cependant l'enquête prouva la difficulté de renvoyer les hommes inutiles, de trouver des hommes capables quand il le fallait, le défaut d'encouragement pour les hommes utiles par suite de défaut d'avancement et d'augmentation de salaires, le défaut d'initiatives de la part du directeur des ateliers. La commission d'enquête présidée par un ingénieur, le professeur N. J. Scott de Canterbury College, arriva à la conclusion que le coût de la production était plus grand à Addington que, dans les établissements privés et que la production était plus petite, relativement au nombre des ouvriers employés. L'*Evening post* de Wellington disait le 17 juin 1909 : « Nous avons pris en miniature les dangers qui se trouvent à un degré plus ou moins élevé dans chaque branche du service public; et si, à Addington, nous payons de 30 à 70 p. 100 plus cher pour le travail fait qu'il ne coûterait ailleurs, il est naturel d'en conclure que le service public tout entier coûte de beaucoup au delà de sa valeur. »

Pour ces motifs et d'autres encore, les chemins de fer de la Nouvelle-Zélande n'ont jamais pu payer l'intérêt total du capital qu'ils ont absorbé.

Mais, fréquemment, le gouvernement a déclaré qu'il se souciait peu que les recettes des chemins de fer fussent en progression; qu'il mettait de beaucoup au-dessus de cette préoccupation les services qu'ils rendaient au pays en permettant le transport à bas prix des produits agricoles aux marchés.

Cette théorie se heurte à deux objections :

1° Pourquoi consentir à récupérer 3 p. 100 des intérêts au lieu des 3,72, taux des fonds d'État, et pourquoi, si cette théorie est juste, ne pas consentir à ne récupérer que 2 p. 100 ou même moins ?

2° L'exploitation rend-elle tous les services qu'elle devrait rendre pour le prix qu'elle coûte ?

Des arguments de ce genre ont le défaut de manquer de critérium. Ils sont empreints de ce vague qui enveloppe trop souvent les conceptions politiques et aboutit aux pires abus. Ils servent de plates-formes électorales, et les membres des groupes les plus influents provoquent les dépenses qui pèsent sur tous leurs compatriotes pour augmenter la valeur de leurs propriétés à eux; et ils font servir leur force politique à « la plus-value non gagnée » si violemment dénoncée par les partisans de la nationalisation du sol et en même temps de l'exploitation des chemins de fer par l'État.

MM. J. S. Le Rossignol et W. D. Stewart ont très bien montré les inconvénients d'exploitation à perte des chemins de fer.

Une ligne est ouverte dans un pays qui ne peut pas l'alimenter. C'est une ligne parasite qui n'existe qu'au détriment des autres ou au détriment des contribuables du pays. Par le prix qu'elle coûte, elle empêche l'abaissement des tarifs et l'amélioration du service sur les autres lignes. Elle ne fonctionne qu'au détriment des voyageurs et transporteurs ou des contribuables des autres régions.

On invoque le développement du pays. Mais on ne peut construire des chemins de fer partout. Mais si on perd le critérium que la région doit payer et payer assez pour racheter les pertes des premières

années d'exploitation, il n'y a plus de limite aux dépenses extravagantes.

Les pertes subies par les chemins de fer frappent d'arrêt de développement l'extension du réseau. On a mis vingt-trois ans à construire une section d'une longueur de 200 milles de la principale ligne entre Auckland et Wellington ; et cette ligne est productive. On voit quelles charges d'intérêt en sont résultées pour toute la ligne. Au lieu de concentrer les fonds sur la ligne à finir, on les éparpillait sur la surface du pays pour donner des satisfactions politiques. Le gouvernement, ne pouvant emprunter au delà d'une certaine somme annuelle, était arrêté. S'il avait, au contraire, terminé les bonnes lignes, il aurait pu, avec les ressources qu'elles lui auraient données, payer les intérêts des capitaux déjà empruntés, son crédit aurait été augmenté, et, peut-être même, les ressources qu'il en aurait retirées, lui auraient-elles permis de pourvoir aux intérêts des sommes à emprunter pour le développement du réseau.

Bien loin que cette politique de gaspillage ait aidé au développement du pays, elle l'a retardé ; les districts dépourvus de chemin de fer ont payé pour ceux sur lesquels on en construisait ; et la lenteur avec laquelle on les construisait, l'excédent de dépenses qui en résultait, l'excédent de dépenses qui est aussi résulté de la construction de lignes improductives, ont empêché les districts dépourvus d'avoir des chemins de fer.

Depuis quelques annees, on commence en Nouvelle-Zélande à comprendre que la construction « des lignes qui ne payent pas » est une mauvaise politique.

Le gouvernement a récemment adopté la politique de faire payer par les chemins de fer au moins l'intérêt du capital. Sir Joseph Ward, à Winton, le 5 mai 1910, a même parlé de la nécessité de l'amortissement. « Le temps des emprunts continus vient à terme et celui des remboursements approche. »

Mais le gouvernement se trouve entre les districts qui demandent des chemins de fer ; les districts qui en ont et qui demandent des abaissements de tarifs, des améliorations de transport et autres ; les ouvriers qui demandent des augmentations de salaire et des diminutions de travail. Le ministère du Travail exige que les chemins de fer soient construits pour donner de l'ouvrage aux ouvriers sans travail ; mais les critiques financiers demandent que les chemins de fer pourvoient aux intérêts du capital qu'ils ont coûté et gagnent aussi pour pourvoir aux nouvelles lignes.

Malgré tous les inconvénients de l'exploitation des chemins de fer par l'État, cependant personne n'ose en demander la cession à une compagnie privée, quoique cette prévision existe dans l'*act* de 1900 (sect. 34). Ce serait cependant le meilleur moyen pour la Nouvelle-Zélande de mettre ses finances en bon état.

Toutefois, on a proposé de confier l'administration des chemins de fer à une commission d'hommes techniques qui seraient indépendants des influences auxquelles sont livrés les hommes du gouvernement. Elle n'est pas complètement dégagée, ne fût-ce que par son origine et par son renouvellement, de ces influences ; et elle peut aussi tomber dans les inconvénients de la bureaucratie. Ce système a été

employé dans les États australiens et a rendu des services tout spécialement à Victoria et dans la Nouvelle-Galles du Sud.

L'État veut se servir des chemins de fer pour exercer une certaine politique sur la répartition de la population. En Nouvelle-Zélande, le « Stage system » de M. Vaile, préconisé en 1882, aurait pour but d'empêcher la concentration de la population dans des agglomérations et d'en maintenir la dispersion sur le territoire, en établissant des tarifs très bas dans les districts ruraux et des tarifs élevés dans des districts urbains; mais il n'a pas été expérimenté.

La Nouvelle-Zélande se développe; peu à peu, les bonnes lignes ont été finies, quelques abus ont été plus ou moins comprimés. Le gouvernement se dégage en demandant, par exemple, au district de Lawrence-Roxburgh railway de garantir 3 p. 100 pour le capital à dépenser. Les résultats de l'exploitation des chemins de fer s'améliorent et probablement continueront de s'améliorer. Les partisans des exploitations par l'État ne manqueront pas d'essayer d'en tirer des conclusions favorables à leur thèse que condamne l'histoire des chemins de fer de la Nouvelle-Zélande.

Les propriétés du gouvernement de la Nouvelle-Zélande ne payent pas de taxe. A chaque extension de son activité, la propriété qui est soumise à l'impôt diminue, et si ses entreprises se traduisent par des pertes, le fardeau augmente pour les contribuables. Les principes de bonnes finances privées et publiques sont les mêmes, et un bénéfice dans les entreprises publiques est indispensable pour établir un avantage d'utilité sociale.

## CHAPITRE VIII

# LES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT EN FRANCE

I. Un bon tour joué aux socialistes — Rachat de l'Ouest improvisé. — Secours à l'ancien réseau de l'État. — Les allégations contre la Compagnie de l'Ouest. — Avantages pour les actionnaires. — L'« opération blanche ». — Le coût du rachat.

II. Produit net de l'exploitation par l'État et de l'exploitation par la Compagnie. — Prévisions et rectifications aggravantes. — Crédits supplémentaires. — Part du personnel.

III. Répercussions sur le crédit de l'État. — Les obligations 4 p. 100.

IV. Conclusions.

I. J'ai parlé (liv. I, chap. II) des motifs politiques qui avaient déterminé le rachat de la Compagnie de l'Ouest. Pour jouer un bon tour aux socialistes, M. Clemenceau la socialisait.

Le ministre des Travaux publics, M. Barthou, y trouvait un double avantage ; il donnait un gage aux radicaux et radicaux socialistes et, de plus, cette opération lui permettait de couvrir les insuffisances de l'ancien réseau de l'État. M. Boudenoot l'a prouvé et le ministre des Travaux publics, qui avait protesté contre cette allégation, a demandé qu'on ouvrît à l'ancien réseau sur le compte spécial du Trésor, institué par la loi du 18 décembre 1908, une somme de 26 600 000 francs.

Le gouvernement déposa au mois de novembre 1906 un projet de rachat de l'Ouest et il a avoué lui-même, « qu'il n'y avait pas de dossier de rachat au ministère des Travaux publics. » Ainsi préparé, il n'en exigeait pas moins que la loi fût votée avant la fin de l'année par la Chambre des députés et par le Sénat, afin d'empêcher la Compagnie de l'Ouest, ayant eu de bonnes recettes en 1906, d'augmenter son produit net.

Le Sénat ne se laissa pas intimider par cette menace, et sa commisssion conclut, par l'organe de son rapporteur, M. Prévet, qui motiva fortement son avis, au rejet du rachat qui avait été voté à la Chambre des députés par 364 voix contre 187

Cependant, sur les quatre-vingts députés des départements traversés par les lignes de l'Ouest, 76 voix contre 4, avaient repoussé le rachat. Sur quarante-six sénateurs, 44 s'étaient prononcés contre. Presque toutes les chambres de commerce de la France entière étaient opposées.

Quel argument invoquait-on en faveur du rachat? Que la Compagnie de l'Ouest ne pourrait jamais rembourser les avances qui lui avaient été faites au titre de la garantie d'intérêt et que, par conséquent, elle n'était qu'une régie désintéressée.

Cependant, les résultats de son exploitation indiquaient qu'elle avait fait les plus grands efforts pour sortir de la crise de 1901.

| | Recettes. | Produit net. | Garantie d'intérêts. |
|---|---|---|---|
| | Fr. | Fr. | Fr. |
| 1901 . . | 182 910 000 | 65 236 000 | 25 740 000 |
| 1904 . . | 192 636 000 | 84 775 000 | 9 911 000 |
| 1906 . . | 207 958 000 | 89 825 000 | 5 964 000 |

Mais on lui reprochait d'avoir obtenu cette réduction de dépenses aux dépens du personnel ; or, voici le nombre des agents et le montant de leurs traitements :

| | Nombre d'agents. | Traitement total. | Traitement moyen. |
|---|---|---|---|
| | — | — | — |
| 31 décembre 1900. . | 19849 | 24 435 000 | 1 230 |
| 31 décembre 1905. . | 21272 | 27 208 000 | 1 279 |

Par conséquent, le nombre des agents avait été augmenté, ainsi que leur traitement personnel, malgré les difficultés qu'avait à résoudre la Compagnie.

De plus, pendant cette période, les secours, primes et allocations diverses avaient été portés de 2 188 000 francs à 3 580 000 francs, soit une augmentation de 1 392 000 francs.

L'autre argument répété à satiété par les rachatistes était qu'au 31 décembre 1905 la dette de l'Ouest se montait envers l'Etat à 302 569 000 francs et en intérêts à 117 300 000 francs, soit au total à 419 880 000 francs.

Cependant la Compagnie de l'Ouest avait un matériel roulant estimé à 350 millions. En lui faisant subir une déduction de 30 p. 100, le prix à payer aurait donc été de 245 millions de francs. Cette différence de 174 millions était le grand argument de la part des rachatistes, pour hâter le rachat, afin de sauvegarder les intérêts de l'État.

Et comment le rachat les sauvegardait-il ? L'État prenait le gage tout de suite. De plus, il aggravait ses charges à l'égard de la Compagnie de l'Ouest.

La garantie d'intérêt aux actionnaires prenait fin en 1935, si la Compagnie continuait à exploiter; au contraire, en cas de rachat, elle continuait jusqu'à la fin de la concession en 1956.

Il, en résulte que l'affaire du rachat de l'Ouest n'était bonne que pour les actionnaires; le jour du dépôt du rachat, les actions de l'Ouest cotaient 830 francs. Elles tombèrent à 810 francs. Mais aussitôt, la *Cote de la Bourse et de la Banque*, le *Moniteur des intérêts matériels*, moi, nous fîmes ressortir que l avantage qui résultait du rachat portait la valeur de l'action a plus de 1 100 francs. En ce moment, elle est au cours de 899 francs.

Que coûterait le rachat ? Le directeur général du mouvement des fonds déclarait qu' « il n'était pas possible de le déterminer d'une manière même approximative ».

Le ministre des Travaux publics n'en déclarait pas moins que ce serait « une opération blanche », c'est-à-dire qui ne coûterait rien à l'État. Le ministère de M. Clemenceau usa de tous les moyens de pression possible à l'égard des sénateurs, si bien que le rachat fut voté à trois voix de majorité, et l'État se trouva chargé d'assurer le service d'un réseau de 9000 kilomètres.

Dans les projets et les rapports sur le rachat, on faisait diverses hypothèses. Elles ont été tranchées par la loi du 13 juillet 1908 qui ratifia une convention avec la Compagnie de l'Ouest. La garantie d'intérêt expirant en 1935 fut prorogée jusqu'en 1951.

Le reliquat des sommes dues par la Compagnie sur titres, documents et garanties d'intérêt fut arrêté à la somme de 7 122 000 francs. Il ne fut plus

question des 419 880 000 francs ni même des 174 millions.

Un tableau détermine pour chaque année le montant réel des sommes à payer à la Compagnie.

Les sommes totales s'élèvent à 4 972 334 000 francs.

II. Quelles sont les charges résultant de l'exploitation de son réseau par l'État ?

L'État prit l'Ouest le 1er janvier 1909.

Pendant les cinq dernières années de l'exploitation de l'Ouest, de 1904 à 1908, la moyenne annuelle du produit net de 78 540 000 francs.

En 1909, première année de l'exploitation par l'État, ce produit net tombe à 69 970 600 francs; en 1910, à 57 169 200 francs; en 1911, à 30 180 900 francs; en 1912, à 21 932 900 francs; et c'est à ce dernier chiffre qu'on prévoit qu'il se tiendra en 1913.

Ce qui fait, en tenant compte des prévisions pour 1913, une moyenne annuelle de 41 071 000 francs pour le produit net de l'exploitation par l'État, au lieu de 78 540 000 francs pour l'Ouest.

Dans l'exposé des motifs du budget de 1912, M. Klotz estimait que le déficit d'exploitation de l'Ouest racheté ne dépasserait pas 24 millions.

Dans son rapport sur une demande de crédits supplémentaires destinés aux chemins de fer de l'État, déposé le 29 mars 1912, M. Cléron déclare :

La demande de crédits supplémentaires que nous allons examiner constitue la rectification du budget de 1912. Elle était, on vient de le voir, prévue par avance. Les chiffres par lesquels elle se traduit n'en sont pas moins *très émouvants*.

Elle n'était pas prévue dans l'exposé des motifs du budget de 1912 ; et, quelques lignes plus loin, M. Chéron ajoute.

« C'est déjà un réel progrès que d'avoir apporté de l'ordre dans cette administration. Il ne reste plus qu'à contrôler la marche de l'entreprise avec assez de vigilance et de sévérité pour réduire l'insuffisance vraiment *exorbitante* des produits de l'exploitation. »

L'honorable rapporteur constate que les crédits supplémentaires accordés pour 1912 diminuent le produit net d'exploitation de l'ancien réseau de 3 813 400 francs et augmentent l'insuffisance d'exploitation du réseau racheté de 23 389 900 francs.

A la suite de réductions opérées par la Commission sur les dépenses ordinaires du réseau racheté, l'augmentation de l'insuffisance des produits de l'exploitation du réseau racheté, affectant le budget du ministère des Travaux publics, se trouve être de 22 389 900 francs, au lieu de 24 529 900 francs. Le total de l'insuffisance des produits de l'exploitation du réseau racheté se trouvera donc être, pour 1912, y compris les prévisions primitives, de 81 535 900 francs au lieu de 83 675 900 francs proposés par le gouvernement et, si on y ajoute le déficit de l'exploitation partielle, soit 739 000 francs, *on arrive à un total d'insuffisance, pour* 1912, *de* 82 874 900 *francs.*

M. Chéron compare l'année 1908, dernière année de la Compagnie, avec la situation actuelle des chemins de fer de l'État : mais le rachat avait été voté par la Chambre des députés en décembre 1906. La Compagnie n'avait plus d'autorité sur son personnel, son exploitation était complètement anormale. De plus, l'exercice 1908 a eu à supporter des dépenses qui, sans le rachat, auraient été portées normalement sur l'exercice 1909.

Ces mauvaises conditions de la Compagnie de

l'Ouest font d'autant mieux ressortir la gravité des augmentations de dépenses du réseau racheté :

| | 1908. | 1912. | DIFFÉRENCE par rapport à 1908. | |
|---|---|---|---|---|
| | | | En plus. | En moins. |
| | Fr. | Fr. | Fr. c. | Fr. |
| Recettes brutes. | 217 645 100 | 244 335 000 | 23 689 900 | » |
| Dépenses d'exploitation. . . | 147 958 700 | 220 262 900 | 72 304 200 | » |
| Produits nets. . | 69 686 400 | 24 072 100 | » | 45 614 300 |
| Charges des capitaux. . . . | 101 509 100 | 106 347 000 | 4 837 900 | » |
| Insuffisance. . . | 31 822 700 | 82 274 900 | 50 452 200 | » |

Francs.

L'augmentation des dépenses d'exploitation, la seule qu'il soit possible d'envisager pour une comparaison logique est de. . . . . 72 304 200
Elle affecte les dépenses de personnel (traitements, salaires et allocations, accessoires de toute nature) jusqu'à concurrence de. 52 296 000
Et, pour le surplus, soit. . . . . 20 008 200
les dépenses autres que celles du personnel.

Encore faut-il tenir compte de ce que l'insuffisance réelle pour 1908 n'était que de 28 522 675 fr. 68, à laquelle M. Chéron ajoute 3 300 000 francs, augmentation de charges résultant de la convention réglant l'annuité de rachat.

En ce qui concerne l'ancien réseau de l'État, il ne peut être question que des recettes et des dépenses de l'exploitation, puisque le capital d'établissement du réseau n'a pas encore pu être déter-

miné. Depuis 1908, le produit net d'exploitation a considérablement diminué :

| | 1908. | 1912. | DIFFÉRENCE par rapport à 1908. |
|---|---|---|---|
| | Fr. c. | Fr. | Fr. c. |
| Recettes brutes. . . . | 58 969 411 60 | 67 150 000 | + 8 180 588 40 |
| Dépenses d'exploitation . . . . . | 47 583 176 05 | 63 009 900 | + 15 426 723 95 |
| Produits nets . . . | 11 386 235 55 | 4 140 100 | — 7 246 135 55 |

Les recettes se sont donc élevées de 8 millions, tandis que les dépenses progressaient de 15 millions. Nous faisons ici la même observation que pour le réseau de l'Ouest.

M. Chéron, après avoir constaté une augmentation annuelle de recettes de 3 fr. 50 p. 100 « simplement satisfaisante », remarque :

« C'est donc uniquement du fait de la progression très importante des dépenses que le produit net d'exploitation a fléchi. »

Voici la décomposition des dépenses d'exploitation :

| | 1908. | 1912. | DIFFÉRENCE par rapport à 1908. |
|---|---|---|---|
| | Fr. | Fr. | Fr. |
| Dépenses du personnel. | 24 337 000 | 35 655 600 | + 11 318 600 |
| Autres dépenses. . . . | 23 246 000 | 27 354 300 | + 4 108 300 |
| Ensemble . . . . . | 47 583 000 | 63 009 900 | + 15 426 900 |

Ces chiffres provoquent l'observation suivante de la part de l'honorable rapporteur :

« Il serait fâcheux que les résultats de la gestion du réseau racheté engageassent l'administration à ne pas comprimer d'une façon suffisante les frais généraux de l'ancien réseau. Nous voulons, là aussi, qu'on arrive ou plutôt qu'on revienne à un meilleur produit net. En dehors des améliorations justifiées apportées au sort du personnel, il y a des dépenses qui peuvent être réduites ou contenues.

« Au surplus, nous dirons là comme pour le réseau racheté, que les travaux extraordinaires qui, depuis quelques années, ont été effectués sur l'ancien réseau (plus de 21 millions depuis 1909) et les 31 millions demandés au même titre en 1912, doivent se traduire par un développement du trafic, par conséquent par un accroissement du produit net. »

Il résulte des extraits publiés ci-dessus que la majeure partie des accroissements de dépenses provient du relèvement des traitements et salaires et des augmentations d'effectif; la proportion varie pour les deux réseaux de 72 à 73 p. 100 de l'augmentation totale des dépenses.

En ce qui concerne le réseau racheté:

Les améliorations apportées au sort du personnel et la régularisation des avancements représentent plus des deux tiers de l'augmentation totale des dépenses du personnel.

Tandis que les dépenses d'exploitation de 1908 à 1912 ont augmenté de 72 304 000 fr. les recettes brutes ont passé de 217 645 000 fr., à 244 335 000 fr.; l'augmentation n'ayant été que de 26 689 000 fr. la différence en moins est de 45 615 000 fr.

Le déficit augmentera encore, car, cette année,

le chemin de fer de l'État vient d'émettre pour 300 millions d'obligations à 4 p. 100, dont il devra payer l'intérêt dans l'avenir.

III. Prévoyant la création de ces obligations, M. Rouvier disait, dans son discours du 26 janvier 1904 :

« Vous arriverez à créer un titre spécial que vous appellerez obligation des chemins de fer de l'État ou des travaux publics : et malgré votre illusion que, parce que vous le qualifierez autrement que la rente, ce nouveau titre se négociera sur le marché dans les mêmes conditions que les obligations des compagnies, vous aurez porté une atteinte profonde au crédit de l'État. »

La prévision s'est réalisée. Le ministre des Finances a émis des obligations 4 p. 100. Le 3 p. 100 est tombé aussitôt à 92,65 ; il est, au mois d'octobre, au-dessous de 91 francs.

La dépréciation infligée aux porteurs de rente 3 p. 100 a donc été bien supérieure aux 300 millions empruntés par l'État pour son chemin de fer.

Des optimistes avaient dit que les obligations des chemins de fer de l'État remorqueraient la rente française : elles l'ont remorquée, mais vers la baisse.

On avait dit : Comment une émission de 300 millions peut-elle avoir une influence sur un marché de 22 milliards ? Mais il n'y a pas 22 milliards de rentes sur le marché ; une partie est détenue par les caisses d'épargne, les compagnies d'assurances, des établissements de bienfaisance, des biens de mineurs, etc. Il n'y en a donc qu'une portion restreinte qui a supporté tout le poids de

l'émission des obligations du chemin de fer de l'État. Les obligations 4 p. 100 émises à 503 francs restent à peu près à ce chiffre.

## IV. *Conclusions*

1° Le rachat de la Compagnie de l'Ouest n'a été qu'un acte politique destiné à donner satisfaction aux socialistes.

2° Présenté comme une opération blanche, il s'est traduit par des résultats onéreux pour l'État et avantageux pour les seuls actionnaires de la Compagnie de l'Ouest.

3° Le personnel des chemins de fer de l'État a provoqué la grève des chemins de fer ; ses exigences se traduisent par des augmentations de dépenses, qui ne sont pas compensées par des améliorations dans le service.

4° L'émission des obligations des chemins de fer de l'État à 4 p. 100 a provoqué une baisse de la rente 3 p. 100.

CHAPITRE IX

# LES EXPLOITATIONS PAR L'ÉTAT ET PAR LES COMPAGNIES

L'initiative privée et l'État. — Longueur des lignes exploitées par l'État et par les compagnies. — Les coefficients d'exploitation. — Les bénéfices pour l'État. — Les abaissements de tarifs dans la Grande-Bretagne. — Irresponsabilité des chemins de fer d'État.

Les socialisants disent avec un aplomb admirable : « Là où l'initiative privée s'est montrée impuissante, il faut que l'État se substitue à elle. »

Est-ce l'initiative privée qui a manqué aux chemins de fer? Non seulement ils se sont heurtés pendant longtemps à l'opposition des gouvernements : mais aujourd'hui, quoique la Prusse soit un pays plat, où il n'y a pas un tunnel, où les lignes sont beaucoup plus faciles à établir que dans la Grande-Bretagne, les chemins de fer de la Grande-Bretagne ont un réseau de plus de 19 milles par 100 milles carrés, tandis que celui de la Prusse ne représente que 16 milles, soit 11 p. 100 en moins.

Aux États-Unis, est-ce que c'est l'Etat qui a lancé ces lignes audacieuses qui ont joint les deux Océans?

En 1908, M. Edwin Pratt, dans son livre *Railways and nationalisation*, avait montré que les

compagnies possédaient plus de 69 p. 100 de la longueur des lignes de chemins de fer existantes [1].

A la suite de contestations avec des publications allemandes, il a mis son travail au point dans le *Times* du 1er octobre 1912.

En voici les résultats :

| Continents. | Chemins de fer (milliers de milles). Etat. | Compagnies. | Total. | P. 100. Etat. | Compagnies. |
|---|---|---|---|---|---|
| Europe. . . . . | 107,6 | 99,6 | 207,3 | 51,9 | 48,1 |
| Amérique. . . . | 12,2 | 314,7 | 326,8 | 3,7 | 96,3 |
| Asie . . . . . | 36,7 | 26,6 | 63,3 | 58 » | 42 » |
| Afrique. . . . . | 11,2 | 11,2 | 22,9. | 50 » | 50 » |
| Australasie . . . | 18 | 1,3 | 19,3 | 93,6 | 6,4 |
| | 186 | 453,5 | 630,6 | 29,1 | 70,9 |

Ainsi plus des deux tiers de la longueur de chemins de fer existant dans le monde appartiennent à des compagnies. Il faut ajouter, que sur les 24 500 milles de chemins de fer appartenant à l'État, dans l'Inde britannique, 18 000 sont exploités par des compagnies. De même en Hollande, toutes les lignes sont exploitées par des compagnies. En Belgique, la longueur des tramways est plus grande que celle des chemins de fer de l'État, et ils sont exploités par des compagnies.

Dans la Grande-Bretagne, des voies qui sont triplées, quadruplées et ont encore des multiples plus élevés ne comptent dans la statistique ci-dessus que pour une unité. Elles ont une longueur

1. *Railways and nationalisation*, by Edw. M. A. Pratt. Un vol. in-18, 1908.

totale de 23 387 milles; en réalité, cette longueur doit être portée à 39 851 milles et si on y comprend les voies de chargement et de déchargement à 54 311.

Le plus grand réseau du monde, celui des Etats-Unis, appartient à des compagnies. En 1903, M. Bryan, revenant d'Europe, eut l'idée, sans prévenir aucun des membres du parti démocrate, d'introduire la nationalisation des chemins de fer dans son programme. Il supprima pour toujours sa candidature à la présidence.

Les chiffres des coefficients d'exploitation suffisent pour montrer que ce n'est pas du côté des divers États que se trouve la capacité administrative :

Coefficients de chemins de fer d'État :

| | | |
|---|---|---|
| 1908 | Prusse . . . . . | 71 |
| 1908 | Autriche . . . . . | 76 |
| | Bavière. . . . . | 65 à 72 p. 100 |
| 1910 | Hongrie . . . . . | 80,6 |

Compagnies françaises :

| | | |
|---|---|---|
| 1909 | Réseau racheté de l'Ouest. . . . . | 72 |
| | Compagnie du Nord. . . . . | 58 |
| | Compagnie de l'Est. . . . . | 59 |
| | Compagnie d'Orléans. . . . . | 53 |
| | Compagnie du P.-L.-M. . . . . | 53 |
| | Compagnie du Midi. . . . . | 54 |

Nous avons constaté que les chemins de fer de l'État en Prusse avaient donné des ressources au budget de l'État : mais en Belgique, en Italie, en Autriche, en Hongrie, ils sont des charges.

Les socialisants négligent toujours de dire ce que les chemins de fer français rapportent à l'État.

Dans les divers pays, les chemins de fer de l'État sont exemptés des impôts d'État; mais il faudrait cependant ajouter à leurs dépenses le montant des impôts qu'ils payeraient s'ils étaient des entreprises privées. En France les voyageurs et les transporteurs des chemins de fer de l'État supportent les impôts sur la grande vitesse et le timbre des récépissés et des lettres de voiture ; les impôts sur les titres ; les droits de douane sur les houilles ; on compte à leur bénéfice, avec raison, les économies sur les transports de l'État.

| | Francs. |
|---|---|
| Soit, pour l'ancien réseau. . . . . | 10 511 900 |
| Soit, pour le réseau racheté. . . . . | 41 422 500 |
| Total . . . . . | 51 934 400 |

Voici les ressources ou les économies que les compagnies procurent à l'État :

| | Nord. | Est. | P.-O. | P.-L.-M. | Midi. | Comp. second. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | (Millions de francs.) | | | | | |
| Impôts sur les transports. . | 17 970 | 4 493 | 17 561 | 32 195 | 8 503 | 1 535 |
| Impôts sur les titres . . . . | 7 782 | 7 687 | 9 867 | 18 828 | 5 228 | 994 |
| Autres impôts créés par l'industrie des chemins de fer | 1 451 | 1 238 | 3 079 | 3 846 | 951 | 192 |
| Économies sur les transports résultant du cahier des charges. . . | 12 403 | 13 872 | 23 582 | 31 864 | 8 908 | 2 050 |
| Transports de la guerre . . . | 105 | 261 | 911 | 355 | 94 | 48 |
| Total général. . | 39 712 | 37 550 | 55 000 | 87 087 | 23 683 | 4 820 |

Soit un total de 247 854 000 francs pour les compagnies.

Cette charge par kilomètre est très lourde :

| | Francs. |
|---|---|
| Nord | 10 52 » |
| Est | 7 603 |
| Paris-Orléans | 7 113 |
| Paris-Lyon-Méditerranée | 9 142 |
| Midi | 6 158 |
| Compagnies secondaires | 3 028 |

Ces produits dont bénéficie l'Etat ne sont pas à négliger et, dans les comparaisons des produits kilométriques des chemins de fer d'État avec ceux des chemins de fer des compagnies françaises, il serait nécessaire de les compter.

L'exemple suivant, emprunté aux chemins de fer britanniques, démontre la nécessité de laisser aux chemins de fer une grande liberté d'action.

Les chemins de fer britanniques ont une politique commerciale. Les tarifs par marchandises, beaucoup plus avantageux que ceux par classes, représentent 75 p. 100 du trafic. Ils n'avaient d'autre règle que l'application égale à tous les transporteurs et elle était respectée.

Avant la règle rigide introduite en 1891-1892, les chemins de fer, à titre d'expérience, procédaient à l'abaissement de tel tarif, étudié avec soin, mais susceptible de déjouer les prévisions. S'il n'en résultait pas une augmentation de trafic, le tarif était relevé. Maintenant il ne peut plus l'être sans l'autorisation du *Railway and Canal Commission*. Il en résulte que pendant la décade 1882-1892, les tarifs avaient été réduits de 14 p. 100; dans la

décade qui l'a suivie, ils ne l'ont été que de 2 p. 100.

Tous les chemins de fer d'Etat se couvrent d'une irresponsabilité plus ou moins absolue.

Nous avons dit les procédés des chemins de fer prussiens à l'égard des marchandises.

Les chemins de fer italiens ont établi que tout fait portant un dommage à leurs voyageurs ou à leurs transporteurs était un cas de force majeure.

En France, nous avons vu un jugement du tribunal de Brest, un arrêt de la cour de Rouen, repoussant les efforts de l'administration des chemins de fer de l'État pour se dégager, en invoquant le cas de force majeure, là où aucune autre compagnie ne l'invoquait.

Après avoir étudié en détail les grands réseaux d'État européens, un Américain, M. Charles Lee Raper, conclut[1] :

1° L'exploitation des chemins de fer de l'État, sauf de rares exceptions, comme en Prusse, n'a pas couvert ses frais et est retombée sur les contribuables ;

2° Cette exploitation quoique lourde pour les contribuables n'a pas donné de bons résultats. Le service des marchandises particulièrement a manqué d'efficacité et d'adaptation pratique aux besoins de l'industrie et du commerce ;

3° Cette exploitation, quoique insuffisante, n'a pas été bon marché. Si on compare les conditions différentes du trafic, elle est plus chère que celle de nombre de chemins de fer appartenant à des entreprises privées.

Trois cas se présentent pour un chemin de fer d'État :

1° Ou il gagne : et alors ses profits sont absorbés par le Trésor public.

1. *Railway transportation.*

2° Ou il perd : et alors ce sont les contribuables qui payent.

3° Dans le premier cas, il sacrifie les intérêts des transporteurs et des voyageurs au profit de l'Etat. C'est le cas de la Prusse.

4° Dans le second cas, il sacrifie les intérêts des contribuables à celui des transporteurs et des voyageurs.

5° Enfin, il y a un troisième cas : les intérêts des contribuables et ceux des clients sont sacrifiés au personnel. Le chemin de fer est exploité pour le profit des employés et non pour le transport. Ce cas s'applique plus ou moins à tous les réseaux d'État.

CHAPITRE X

# LES CITÉS SAINTES DE LA GESTION MUNICIPALE.

Les villes britanniques. — Argument contre le libéralisme économique. — Quelle en est la valeur ?

Les déceptions des étatisants et des municipalisants se manifestent avec une naïveté que nous ont montrée MM. Périssoud et Chéron, dans leurs rapports sur l'Ouest-État.

Mais si les partisans de la gestion directe ne peuvent montrer des résultats satisfaisants des monopoles d'État, ils invoquent les exploitations municipales des villes britanniques.

Ils disent avec emphase : « Dans le pays d'Adam Smith et de Cobden, en dépit de l'école de Manchester, les municipalités se sont montrées les plus audacieuses du monde pour entrer dans la voie du socialisme municipal. Londres, Birminghan, Glascow, Manchester même, en sont les cités saintes ! Peut-il y avoir un argument plus décisif pour constater l'impuissance de l'initiative privée pour prouver que toute industrie qui est un monopole de fait doit devenir un monopole de droit? Et elles ont obtenu un succès qui prouve que les autorités muni-

cipales peuvent administrer aussi bien, sinon mieux, que les entreprises privées. »

L'importance donnée à l'expérience municipale britannique m'engage à la traiter dans des chapitres spéciaux[1].

1. Voir : Raymond Boverat. *Le Socialisme municipal en Angleterre et ses résultats financiers*, 1907; 2e éd., 1911. — Major Darwin. *Municipal trade, the advantages and disadvantages.* — Lord Avebury. *On municipal and national trading.* — Des Cilleuls. *Le socialisme à travers les siècles.* — D. Bellet. *Socialisme et municipalisme.* — M. Meyer. *Municipal ownership in Great Britain.* — Graham and Warmington. *Taxation local and imperial and local government*, 1899. — Fairlie. *Municipal administration.* — Davies. *Cost of municipal trading.* — *Municipal and private operation of public utilities. Report to the national civic federation.* 3 vol. in-8. 1907, New-York. — *Municipal year book*, by Duncan, publié annuellement par *The municipal Journal.*

CHAPITRE XI

# LES EXPLOITATIONS DE GAZ ET D'ÉLECTRICITÉ DANS LE ROYAUME-UNI

I. Industrie du gaz fondée par des individus. — Les municipalités ont profité de leur expérience. — Fourniture des deux tiers du gaz par les compagnies. — Tableau comparatif.

II. Les entreprises électriques. — Les municipalités contre l'électricité. — Minorité éclairée aux dépens de la majorité.

III. Résultats financiers pour les entreprises de gaz et d'électricité. — Variations. — Liste des autorités locales en perte.

I. Dans le volume très important du major Leonard Darwin intitulé *Municipal Trade*, *the advantages and disadvantages*, je trouve les chiffres suivants, qui indiquent, par périodes, le nombre des municipalités qui se sont chargées de la régie du gaz. On en compte d'abord 3 pendant la période 1820-1839. Pendant la période 1870-1879, 38 municipalités adoptèrent ce système et de 1880 à 1892, 15.

Une fois l'industrie du gaz bien établie par des compagnies privées, les municipalités ayant à leur disposition personnel, usine, outillage, canalisation, clientèle, l'ont exploitée; et ce changement

de propriétaire ne s'est pas toujours traduit par des désastres immédiats. Mais, dans ce cas, le miracle, c'eût été le désastre.

Un fait relatif à Manchester qui exploite le gaz depuis 1824 montre le sans-gêne avec lequel les autorités municipales sont capables de traiter certaines questions financières. Une visite du roi ayant eu lieu à Manchester en 1905, on prit dans le *Reserve fund* du gaz 8897 livres sterling pour en payer les frais.

L'exploitation du gaz par Birmingham fut la grande œuvre municipale de M. J. Chamberlain. Il racheta, en 1874, les deux compagnies, 2 millions de livres sterling. L'exploitation du gaz est considérée comme un moyen fiscal. En 1905, Birmingham faisait payer 2 sh. 6 les 1000 pieds cubes de gaz qu'une compagnie privée faisait payer 1 sh. 5 à Sheffield.

M. Vince estime que les concessions accordées au personnel représentent pour le contribuable une dépense équivalente à une augmentation de la taxe de 4 d. par livre, soit 20 p. 100[1].

L'éclairage au gaz est assuré pour 63 p. 100, presque les deux tiers par des compagnies; la proportion est la même pour le gaz consommé. En Angleterre et dans le pays de Galles, la proportion du gaz fourni par les compagnies est de 69 p. 100.

Dans le Royaume-Uni, les consommateurs des compagnies représentent 59 p. 100; en Angleterre et dans le pays de Galles, 65 p. 100.

Le chiffre du capital des compagnies a augmenté

1. Vince. *History of the corporation of Birmingham.* 1902.

de 2072000 livres sterling tandis que celui des autorités locales a légèrement diminué.

Les recettes brutes des compagnies sont un peu plus élevées que celles des autorités locales, mais le revenu net est moins élevé. Il est facile d'en saisir la raison; le gaz fourni par les autorités locales jouit d'exemption de taxes et d'autres faveurs dont ne bénéficient pas les compagnies.

Le prix du gaz des compagnies est de 2 sh. 9 et celui des autorités locales de 2 sh. 6; et cependant, les autorités locales accusent un revenu net de 9 3/4, tandis que celui des compagnies n'est que de 5 5/8.

D'après un rapport au Parlement de janvier 1912, le capital engagé dans les usines à gaz pour le Royaume-Uni s'élève à 134000000 de livres sterling (3350 millions de francs).

Il contient un tableau indiquant la répartition d'un capital de 112993000 livres sterling. Le voici :

| | Autorités locales. | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 1910-1911. | 1909-1910. | Plus. | Moins. |
| Nombre . . . | 298 | 293 | 5 | » |
| Capital émis . | £ 30 200 500 | 30 478 800 | » | 278 300 |
| Recettes . . . | £ 10 829 700 | 10 398 300 | 431 500 | » |
| Dépenses. . . | £ 7 902 500 | 7 711 000 | 191 500 | » |
| Revenu brut (p. 100) . . | 72,95 | 74,15 | » | 1,19 |
| Revenu net. . | £ 2 927 300 | 2 687 300 | 240 000 | » |
| Relativement au capital. (p. 100) . . | 9 3/4 | 8 3/4 | 1 | » |
| Gaz vendu (1000 pieds cubes) . . . | £ 67 491 800 | 65 352 800 | 2 139 000 | » |

Autorités locales.

| | 1910-1911. | 1909-1910. | Plus. | Moins. |
|---|---|---|---|---|
| Longueur des conduites (milles) . . | 14 102 | 13 757 | 341 | » |
| Consommateurs (nombre) . . . . | 2 666 000 | 2 593 100 | 75 900 | » |
| Éclairage public (becs) . | 349 000 | 343 000 | 6 000 | » |
| Prix approximatif par 1 000 p. c. . | s. d. 2 6 | s. d. 2 5 | 0,01/4 | » |

Compagnies.

| | 1910. | 1909. | Plus. | Moins. |
|---|---|---|---|---|
| Nombre . . . | 511 | 501 | 10 | » |
| Capital émis . | £ 92 193 000 | 90 121 000 | 2 072 000 | » |
| Recettes . . . | £ 20 446 400 | 19 951 800 | » | 495 000 |
| Dépenses. . . | £ 13 309 000 | 15 097 700 | 211 300 | » |
| Revenu brut (p. 100). . . | 74,87 | 75,67 | » | 00,80 |
| Revenu net. . | £ 5 137 500 | 4 854 000 | 283 400 | » |
| Relativement au capital (p. 100). . . | 5,5/6 | 5,3/8 | 1/4 | » |
| Gaz vendu (1 000 pieds). | 115 342 000 | 112 334 000 | 3 008 000 | » |
| Conduites (milles). . . . . | 22 020 | 21 473 | 547 | » |
| Consommateurs (nombre) . . . . | 3 751 700 | 3 573 800 | 177 900 | » |
| Éclairage public (becs) . | 371 700 | 369 900 | 1 780 | » |
| Prix approximatif (par 1 000 p. c.) . | s. d. 2 9 | s. d. 2 9 1/4 | | sh. 0 0 1/4 |

Nous n'avons pas un tableau détaillé nous permettant de faire une comparaison suivie entre l'exploitation par les compagnies et par les autorités locales. Mais il en ressort que, quoique les municipalités exploitent le gaz comme Manchester depuis 1824, comme Beverley, comme Carlisle depuis 1850, leur exemple n'a pas été suivi par toutes, puisque les compagnies du gaz fournissent le gaz aux deux tiers de la population.

II. Les premières installations électriques furent établies à Eastborn et Hastings en 1882 et à Londres en 1885. Bradford créa les premières usines municipales en 1889.

L'*act* de 1882 autorisait les autorités locales à racheter les compagnies au bout de vingt et un ans et ensuite de sept ans en sept ans, dans la fixation du prix d'achat, on ne ferait entrer en ligne de compte que la valeur marchande du terrain, des machines, du matériel, etc. Elles ne devaient recevoir aucune autre indemnité. L'act avait pour but de les empêcher de se fonder.

Les municipalités voulaient garantir leurs usines municipales contre ce concurrent. La déposition de M. S. Chisholm, lord Provost de Glascow, devant le comité de 1900, offre un exemple typique de cette politique. Les municipalités obtenaient l'autorisation de fonder des usines électriques uniquement pour s'opposer aux compagnies privées qui auraient pu se fonder.

La ville d'York avait obtenu un *provisional order* en 1892, mais elle ne fournît l'électricité qu'en 1900. Birkenhead attendit de 1886 à 1900; Bristol, de 1883 à 1893; Greenwich, de 1883 à 1889. Quatre ans

paraissent être un délai moyen d'après le tableau dressé par M. Campbell Swinton et comprenant une liste de 54 *municipal electric lighting orders*.

Les municipalités voulaient empêcher de faire plus qu'elles ne voulaient faire.

Birmingham; pour ménager les intérêts de son usine à gaz, avait pris pour condition de son approbation de la Birmingham Electric Supply C° en 1890, qu'elle ne fournirait que dans les principales rues de la ville.

En 1898, la Compagnie étant prospère, le rachat fut décidé[1]. Les actions valaient 10510 livres sterling prix de base du rachat. La corporation paya 420000 livres sterling. Le service des impôts et des versements à faire au *sinking fund* montait dès le début à 17000 livres sterling, c'est-à-dire à 4000 livres sterling de plus que les bénéfices réalisés par la Compagnie en 1897. Au bout des quinze mois de la période finissant en mars 1901, le déficit était de 4175 livres sterling; en 1902-1903, il atteignait 4813 livres sterling.

Le nombre des consommateurs était de 5000 sur une population de 600000 à 700000 personnes; et cette minorité était éclairée aux dépens de la presque totalité de leurs concitoyens.

Il ne suffit pas qu'une affaire soit municipalisée pour trouver des clients.

Bath [2] acheta pour 24500 livres sterling une entreprise qui avait coûté 43000 livres sterling à ses fondateurs; mais sa municipalisation ne lui donna pas de clients. En 1900-1902, les usines

1. Raymond Boverat, p. 190.
2. *The Times*, 5 septembre 1902.

pour lesquelles la municipalité avait dépensé 7800 livres sterling étaient hors d'usage; l'ingénieur estimait à 70000 livres sterling la somme nécessaire pour les remettre en état. Elle ne trouva pas de compagnie voulant reprendre la suite de ses affaires. Elle exploita, mais à perte; en 1909-1910, elle a perdu 1335 livres sterling et en 1910-1911, 157 livres sterling.

III. Un *Local Government Board Return* a été consacré aux entreprises municipales pendant les quatre années de 1898 au 31 mars 1902.

Voici quels ont été les résultats pour les entreprises du gaz et de l'électricité au 31 mars 1902 (en milliers de livres sterling) :

| | Gaz. | Électricité |
|---|---|---|
| Capital prévu par les municipalités . . | 24028 | 12508 |
| Capital appelé . . . . . | 18497 | 11192 |
| *Moyenne annuelle* : | | |
| Recettes . . . . . | 5833 | 1136 |
| Dépenses d'exploitation . . . . . | 4465 | 662 |
| Entretien et réparations. . . . . | 79 | 19 |
| Bénéfice brut. . . . . | 1287 | 453 |
| Amortissement et intérêts . . . . . | 892 | 465 |
| Bénéfice net . . . . . | 394 | » |
| Perte nette. . . . . | » | 11 |

L'exploitation du gaz donne donc un bénéfice.

Le bénéfice brut s'élève à 1287000 livres sterling, ce qui représente 5,4 p. 100 d'intérêt pour le capital prévu. Les municipalités peuvent donc espérer obtenir ce profit brut.

Mais, si on déduit le chiffre nécessaire pour

amortir le capital et en servir les intérêts, on arrive à un revenu net de 4,8 p. 100 pour le capital versé, dont 3 1/4 p. 100 d'intérêt avec un amortissement en trente-deux ans. Alors, si on déduit les 4,8 p. 100 des 5,4 p. 100 des bénéfices bruts, on trouve que le bénéfice des municipalités est de 0,6 p. 100.

Ainsi les municipalités peuvent estimer qu'elles font un bénéfice d'un peu plus de 1/2 p. 100. Voilà donc les « résultats d'expériences multiples » faites en Angleterre.

Mais le major Darwin fait observer que le taux d'intérêt de 3 1/4 est très bas, qu'il a une tendance à s'élever.

Il est vrai que la période d'amortissement peut être prolongée, mais la prolongation de l'amortissement est une charge.

Le major Darwin a fait un calcul sur le bénéfice brut des exploitations municipales du gaz relativement à diverses périodes.

| | Nombre des entreprises | Moyenne annuelle des bénéfices bruts p. 100. |
|---|---|---|
| Avant 1860. . | 19 | 6,3 |
| 1860-1869 . . | 9 | 5,9 |
| 1870-1879 . . | 35 | 5,4 |
| 1880-1889 . . | 11 | 5,3 |
| 1890-1899 . . | 9 | 4,8 |

Dans ces calculs, le bénéfice brut pour la dernière période est plus bas que celui qui avait été établi pour les années 1898–1902. Le major Darwin conclut :

Si nous considérons que les municipalités auront à

payer 4,8 p. 100 pendant les trente-deux ans d'amortissement du capital, on peut donc dire que les profits des exploitations municipales de gaz seront de zéro ou s'élèveront à un peu plus de 1/2 p. 100 au maximum. De toutes manières, les dernières municipalisations du gaz sont moins avantageuses que celles qui ont été faites précédemment.

Au 31 mars 1904, sur 190 entreprises électriques municipales, 116 avaient un profit et 74 des pertes s'élevant à 80 504 livres sterling.

Le dernier rapport sur le *Municipal Trading* est daté du 2 juin 1909 et il ne concerne que quelques villes d'Ecosse.

Il ne donne pas de détails sur le capital, il ne donne que les dépenses et les recettes annuelles : or, à Edimbourg, en 1902-1903, l'excédent de recettes est de 3 303 livres sterling ; en 1903-1904, le déficit est de 3 297 livres sterling ; en 1904-1905, l'excédent est de 5 965 livres sterling, mais il tombe en 1905-1906 à 1 460 livres sterling.

Pour l'électricité, l'excédent des recettes est en 1902-1903 de 14 532 livres sterling ; en 1903-1904, de 23 997 livres sterling ; en 1904-1905, de 21 143 livres sterling ; en 1905-1906, de 16 359 livres sterling.

A Glascow, l'excédent des recettes est constant, mais subit de fortes variations :

| Années. | Livres sterling. | Livres sterling. |
|---|---|---|
| 1902-1903. . . . . | 98 141 | 23 290 |
| 1903-1904. . . . . | 30 602 | 42 522 |
| 1904-1905. . . . . | 24 144 | 58 118 |
| 1905-1906. . . . . | 60 006 | 41 798 |

Les municipalités qui exploitent des usines électriques ont un excellent client dans leurs tramways.

On commença d'appliquer l'électricité à la traction des tramways en 1885.

D'après le *Municipal year book* de 1912, les autorité locales, au nombre de 140, ayant obtenu du *Board of Trade* les « orders » prévus par les actes de 1882, 1888, 1899 et 1909 les ont transférés à des sociétés, tandis qu'il n'y en a eu que vingt à acheter à des compagnies le droit de se substituer à elles.

A Londres, la *City corporation*, le *Camberwell Borough Council*, le *Lambeth Borough Council* ont le droit d'acheter les entreprises existantes en 1927, et le *London County Council* en 1931.

En 1910-1911, les 47 autorités locales suivantes qui exploitent les 16 installations électriques étaient en perte:

Acton, Alloa, Bangor, Barkingtown, Barnstople, Bath, Batley, Beckenhom, Bury Saint Edmunds, Buxton, Cambuslany, Clacton, Cleckeaton, Docknig, Dudley, Elland, Farnworth, Frome, Gillingham, Gravesend, Hastings, Hereford, Heywood, Hove (Aldrington), Kendal, Kingston-upon-Thames, Kirkealdy, Leek, Loughborough, Maidstone, Middleton, Morley, Paisley, Rathuines, Redditch, Rhyl, Halybridge, Hyde, Mossleyand, Dukinfield, Surbiton, Todmorden, Torquay, Wakefield, Weymouth, Whilby, Whitehaven, Wigan, Wishaw, Worcester.

Un certain nombre d'autorités locales étaient en perte l'année précédente.

CHAPITRE XII

# LES TRAMWAYS DANS LA GRANDE-BRETAGNE

Les tramways dans la Grande-Bretagne. — Les municipalités contre les tramways puis contre les omnibus automobiles. — Le *light Railways act* et le *Municipal Journal*. — Les tramways de Glascow et les tramways de Boston. — Birmingham. — Les tramways dans le Royaume-Uni et aux États-Unis. — Paralysie des industries privées et impuissance des municipalités. — Politique d'arbitraires et de privilège. — Sheffield : voler le pauvre pour donner aux riches! — Le *London County Council* et les tramways. — Avantages au personnel. — Réduction du prix du transport aux dépens des contribuables. — Bénéfices apparents et pertes réelles. — Situation des tramways du *London County Council*.

Quand M. Shaw Lefevre (aujourd'hui lord Eversley) introduisit, en 1870, le bill permettant aux municipalités de construire des tramways, il déclara qu'il n'avait pas pour objet de « les autoriser à exploiter ».

Certaines municipalités ont donné au bill cette extension que n'avait pas prévue son auteur. Mais il l'avait favorisée en même temps qu'il gênait l'établissement des tramways par des compagnies privées. Il donnait aux autorités locales le droit de rachat au bout de vingt et un ans « en payant la

valeur des tramways, de tous les bâtiments et terrains, etc., en dehors de toute allocation pour les profits passés ou futurs de l'entreprise, de toute compensation pour le rachat forcé ou de toute autre considération ».

En vain, on fit observer au comité du Parlement que ce terme était trop court. Il en résulta que les tramways construits subirent une forte dépréciation et que les capitaux furent détournés de ce genre d'entreprises auxquelles les Anglais allèrent se livrer dans des pays étrangers.

Les grandes villes voulant retenir leurs habitants sur leur territoire, par peur de perdre des contribuables, empêchèrent les tramways de s'étendre.

Elles s'opposèrent aux tramways à vapeur, puis aux tramways électriques.

L'act de 1870 ne s'appliquait pas à l'Irlande. Aussi, M. Murphy put proposer à Dublin d'y établir des tramways électriques rachetables seulement au bout de quarante-deux ans, avec 33 p. 100 de bonification. Il offrait de donner un tant pour cent sur les recettes.

Mais les partisans de la municipalisation des tramways en Angleterre et en Écosse avaient envoyé des délégués pour combattre ces propositions, dont elles retardèrent pendant deux années l'acceptation.

Les municipalités se sont servies de *l'act de 1870* pour empêcher l'établissement des tramways par les compagnies privées.

Mais, quand elles possèdent des tramways, elles s'opposent à tout moyen de locomotion qui pourrait leur faire concurrence. En 1905, la municipalité

de Newcastle combattit l'établissement d'omnibus automobiles que voulait installer la *North Eastern Railway Company*. Le comité de la Chambre des communes accorda l'autorisation, mais avec cette restriction qu'ils ne pourraient pas prendre de voyageurs en route. M. Bonar Law, le secrétaire parlementaire du *Board of trade*, combattit cette restriction en disant : « Parce que des municipalités sont engagées dans une industrie, est-ce une raison pour leur donner un monopole qui ne serait donné à aucune personne qui la pratiquerait ? La question commence à se poser de savoir si la Chambre des communes dirigera les municipalités ou si ce sont les municipalités qui dirigeront la Chambre. » La restriction fut repoussée par 127 voix contre 110.

En 1896, le Parlement adopta le *Light Railways act*, qui avait pour but d'en faciliter la construction dans la Grande-Bretagne ; mais sa durée était limitée à cinq années. Ensuite il devait être renouvelé chaque année.

L'*Act* ne définit pas le *Light Railway*. Il en est résulté qu'on a compris des tramways sous ce titre. Dans ce cas, ils n'étaient plus rachetables comme ceux autorisés en vertu de l'*Act* de 1870. A la fin de 1903, il avait été fait deux cent quarante-quatre demandes pour l'applicatiou du *Light Railways act* ayant une longueur de 870 milles : les commissaires avaient autorisé cent vingt-sept tramways ayant une longueur de 592 milles. Cette faible proportion indique la pression qu'avaient exercée les municipalités sur le gouvernement et sur eux.

Cependant, quand, en 1901, M. Gerald Balfour, président du *Board of trade*, ayant déposé un bill

pour proroger cet *act* pendant une nouvelle période de cinq ans, il se heurta à la violente opposition de l'Association des municipalités, syndicat destiné à en étendre les attributions et à intervenir auprès du gouvernement et du Parlement.

Le *Municipal Journal*, l'organe des socialistes municipaux, disait :

> Nous n'admettrons pas qu'il prenne une place permanente dans le Statute book. Car les promoteurs astucieux de tramways y ont trouvé le moyen d'échapper aux restrictions du *Tramway act*, de 187 › et de s'affranchir de la charge de la clause du rachat.

Le *Municipal Journal* continuait : « Quand, plus tard, les districts urbains pourront obtenir leur courant à moitié prix de ce qu'il coûte aux corporations municipales, les consommateurs des grandes villes ne voudront plus payer un prix aussi haut. Ils demanderont à être placés dans les mêmes conditions que les consommateurs de l'extérieur et ils auront la justice pour eux, que deviendront les usines municipales d'électricité? »

Après deux tentatives, M. Gerald Balfour retira le bill, le gouvernement n'osant entrer en conflit avec l'association des municipalités.

Glascow, avait obtenu, en 1870, l'autorisation de construire et d'exploiter ses tramways. Elle ne s'y décida qu'en 1894. Elle introduisit la course à 1/2 d. et éleva le salaire des employés. En 1899, elle changea la traction à chevaux en traction électrique. La municipalité considère qu'elle avait intérêt à posséder tous les terrains le long du tramway hors de ses limites.

Dans les articles du *Times* de 1902, on lui a

reproché d'avoir employé à des opérations de terrains les profits des sommes qui auraient dû être consacrées à l'amortissement des tramways.

Meyer comparait en 1902-1903 les tramways de Glascow et les tramways de Boston, ceux-ci appartenant à une compagnie.

Les tramways de Boston versaient à la ville une somme de 432500 dollars ou 13,1 p. 100 de recettes brutes ou 0,44 dollar (2 fr. 20) par habitant. Le *Boston Elevated tramway*, qui dessert une ville moins peuplée que Glascow paye à la ville en espèces et en services 1550000 dollars, près de 13 p. 100 de ses rentes, et 1,67 dollars (8 fr. 35) par tête d'habitant.

En 1904, il avait à Boston 1 mille de tramways pour 2300 habitants, tandis qu'à Glascow il n'y avait qu'un mille de tramways pour 6700 habitants.

Birmingham imposait de telles conditions à la compagnie concessionnaire qu'à la fin de 1904, elle n'avait qu'un mille de tramways par 8700 habitants.

En 1890, les villes des États-Unis ayant plus de 50000 habitants avaient 3205 milles de tramways; l'Angleterre seule, proportionnellement, aurait dû en avoir 3190. Tout le Royaume-Uni n'en avait que 948 milles.

En 1896, les États-Unis avaient 10000 milles de tramways à traction électrique; le Royaume-Uni en avait 20.

On peut admettre que la population urbaine des États-Unis et du Royaume-Uni est égale. En juin 1902, aux Etats-Unis, il y avait 14000 milles de tramways à traction électrique dans les limites des villes. En mars 1904, il n'y en avait, dans le Royaume-Uni, que 3200.

Les habitants des villes avaient donc à leur disposition moins d'un quart des facilités que donnait ce moyen de transport aux habitants des États-Unis.

M. Hugo R. Meyer, un Américain, ancien professeur à l'Université de Chicago, conclut dans son livre, *Municipal ownership in Great Britain* :

« La paralysie des entreprises privées, en raison de cette doctrine que les profits qui seraient faits par les entreprises de services publics établis dans les rues appartiennent au public et non à des « spéculateurs privés », a été complète et permanente. Également complète et permanente a été l'impuissance des municipalités à remplir le vide qu'elles avaient fait en paralysant les entreprises privées. »

Empêcher les autres de faire et ne pas faire soi-même, tel est le résultat du socialisme municipal en Angleterre.

La municipalisation entraîne une politique d'arbitraire et de privilège. Ou bien ce sont les contribuables qui payent pour qu'une minorité d'abonnés au gaz, à l'électricité, les voyageurs par tramway, reçoivent des services au-dessous du prix de revient : ou bien ce sont des consommateurs de gaz, comme à Nottingham[1], qui se plaignent de le payer un prix exorbitant pour permettre à la corporation de diminuer les impôts. A Sheffield, la corporation ayant proposé d'employer le bénéfice réalisé par les tramways à combler un déficit des taxes locales qui l'obligerait à élever de 2 d. par livre le *general district rate*, les ouvriers déclarèrent qu'étant les vrais clients du tramway, l'allégement des taxes locales

1. V. H. Davies, *the Cost of municipal trading*.

se ferait à leurs dépens : ce serait voler le pauvre pour donner au riche.

Certains tramways s'étaient établis à Londres en vertu d'acts du Parlement. Les tribunaux les interprétèrent de telle façon que les actionnaires se trouvèrent dépouillés et que le *London County Council* put en devenir propriétaire pour une somme de beaucoup inférieure à leur valeur. Il lui était donc facile d'en tirer des profits.

Le *London County Council* afferma à une compagnie les tramways au nord de la Tamise et décida d'exploiter ceux qui étaient au sud.

La valeur en capital des deux réseaux est à peu près la même; 850 000 livres sterling pour celui du Nord; 896 000 livres sterling pour celui du Sud. Le réseau du nord compte 18 000 livres sterling de plus.

En 1900, les profits du réseau nord étaient de 39 000 et ceux du réseau sud de 51 774. Magnifique résultat qui pouvait être invoqué en faveur de l'exploitation directe des tramways par la ville.

Mais ce résultat ne dura qu'un an. Les années suivantes, il fut renversé.

| | Réseau de la compagnie. | Réseau municipal. |
|---|---|---|
| | Liv. st. | Liv. st. |
| 1901 . . . . | 40 151 | 14 325 |
| 1902 . . . . | 37 450 | 9 062 |
| 1903 . . . . | » | Perte 2 250 |

Au moment où le *London County Council* entreprit l'exploitation du réseau sud, il avait donné un bénéfice net de 64 000 livres sterling.

Comment ce bénéfice s'est-il changé en perte? On en donne les motifs suivants: augmentation des

salaires des employés, réduction de la journée à dix heures, certaines réductions dans les tarifs, augmentation du prix des fourrages, et, en 1903, une légère augmentation de l'income-tax.

De 1900 à 1902, les profits du réseau sud ont été de 75 161 livres sterling, ceux du réseau nord de 118 601 livres sterling, soit au profit de la compagnie une différence de 43 440 livres sterling.

Le *Statist* trouve une différence plus forte. Dans un article sur les tramways de Londres, il dit:

« Depuis 1894, date où le *Council* devint intéressé dans les tramways, 314 347 livres sterling sur 326 581 livres sterling, soit 96 p. 100, ont été gagnés par les entreprises privées. »

Pour justifier cette diminution des recettes de l'entreprise municipale, les partisans de la municipalisation disent: « Mais la situation des employés a été améliorée. » — Soit; mais si cette amélioration dépasse les conditions de salaires des employés dans les compagnies, ces employés municipaux deviennent des privilégiés aux dépens de l'ensemble des contribuables. Ils bénéficient d'une générosité faite à un petit nombre aux dépens de tout le monde.

Mais le taux du transport a été réduit? — Soit. Mais si le transport constitue une perte, le cadeau que fait le *London County Council* aux voyageurs qu'il transporte est payé par tous les contribuables.

Enfin, on impute la perte aux moyens de transport électrique qui ont été établis; mais les compagnies privées ont aussi à opérer cette transformation.

Les municipalités ont le même défaut que les gouvernements qui exploitent des chemins de fer.

Le réseau sud a compté, en 1905-1906, un bénéfice de 4000 livres sterling, mais M. Haward, le contrôleur du *London County Council*, a reconnu devant le comité de la Chambre des communes que si le penny (0 fr. 10) prévu par mille parcouru par chaque voiture pour le renouvellement du matériel, avait été maintenu, la perte se serait traduite par 4000 livres sterling, soit une différence de 8000 livres sterling.

Or le *London County Council* déclara que, depuis 1900, le réseau sud lui avait rapporté 23900 livres sterling. Cette différence de 8000 livres sterling réduit donc le profit à 16000 livres.

Le rapport de l'auditeur du *Local Government Board* a appelé l'attention, à propos des comptes de 1904-1905 sur l'insuffisance des fonds consacrés au renouvellement du matériel et sur la méthode qui consiste à ne faire supporter par les tramways qu'un tiers de la dépense de l'entretien de la partie des rues qu'ils occupent. C'est un procédé facile pour augmenter les apparences de bénéfice ou pour atténuer les pertes, de diminuer les dépenses d'un compte pour les reporter sur un autre.

Dans toutes les entreprises d'État ou de municipalités, il est très difficile d'avoir un compte sincère et clair.

Le *Statist* du 30 juin 1906 établit que la somme destinée à pourvoir à l'usure du matériel (*depreciation*) même dans une année d'exploitation satisfaisante, n'est que de 1,1 p. 100. Le fonds d'amortissement est de 2 p. 100. C'est donc un total de 3 p. 100 par an.

Évidemment, ce chiffre est insuffisant. Mais, si ce chiffre était augmenté, les profits apparents, si

faibles qu'ils soient, seraient changés en perte.

Pour les tramways du *London County Council*, voici la situation à la fin de l'exercice de 1910-1911 [1].

La dette était de 9 455 500 livres sterling (236 millions 1/2).

| | |
|---|---|
| Les recettes de. . . . . | 2 232 800 |
| Les dépenses d'exploitation. . . | 1 337 800 |
| Excédent de recettes. . . . | 895 048 |

Les charges du capital et des frais principaux montent à 662 321 livres sterling.

Les résultats s'élèvent à 232 727 livres sterling dont 129 228 livres sterling ont été réservées au *Renewal fund* et 103 497 livres sterling au *general reserve fund*.

Évidemment, les résultats prouvent que le London County Council est toujours en perte ; car il n'obtient ce maigre résultat qu'en ne pourvoyant pas à la *dépreciation*, c'est-à-dire à l'amortissement du matériel.

Le rapport du *Highways committee of the London County Council* [1] constate que les recettes des tramways pour l'année finissant le 10 juillet 1912 sont de 633 588 livres sterling au lieu de 659 274 livres sterling, l'année précédente; soit une diminution de 26 000 livres sterling relativement à la précédente période correspondante.

Le rapport dit que cette diminution est due à l'augmentation de la concurrence des autres moyens de locomotion. Les tramways n'ont de

1. *The municipal year book*, 1912, p. 618.

voyageurs qu'à deux périodes de la journée, tandis que les *tubes railways* et les *motor omnibusses* parcourent des voies fréquentées pendant le milieu de la journée; et le comité demande l'extension du réseau sur ces voies. Il a déposé un premier projet qui comporte des dépenses pour 600 000 livres sterling.

L'année dernière, les *Highways and improvements committees* proposèrent la construction d'un tramway sur *Saint Paul's bridge* aboutissant à l'extrémité ouest de Cheapside. Le *London County, Council* demanda que le pont fût employé pour relier les réseaux de tramways nord et sud. Le projet fut évalué à 1 631 200 livres sterling auxquelles il faut ajouter 350 000 livres sterling que demandait la Cité pour l'élargissement de *Saint Paul'churchyard*. Les comités insistent sur un tramway souterrain peu profond entre le sud de Cannon street et Cheapside.

Le rapport et les projets qu'il comporte révèlent la mentalité des administrations : un service ne va pas. C'est de la faute de la concurrence privée, donc il faut détruire la concurrence privée.

La diminution des recettes n'est pas inquiétante, si on augmente les dépenses ; et il propose des projets onéreux de diverses sortes.

Les résultats financiers de l'exploitation des tramways du *London County Council* étant tels, ses partisans énumèrent les avantages suivants[1] :

1° La suppression du bénéfice des entreprises ;
2° L'institution de services pendant toute la nuit ;
3° Les trains ouvriers ;

1 *The Municipal year book*, 1912, p. 619.

4° Des réductions de tarif sur beaucoup de lignes.

Mais ils insistent surtout sur les avantages obtenus par les employés ;

1° L'institution de la journée de dix heures pour tous les employés ;

2° Un jour de repos par semaine ;

3° Augmentation de salaires ;

4° Fourniture d'uniformes ;

10° Congés annuels de six jours avec paye complète ;

11° Depuis 1909, établissement d'un conseil de conciliation.

D'où ce résultat : les services municipaux doivent profiter surtout à leurs employés. C'est leur bien.

Le *Municipal year book* de 1912 publie la situation suivante des tramways et des chemins de fer légers dans le Royaume-Uni, d'après les derniers rapports du *Board of trade* :

| | Autorités locales. | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 1910-11. | 1909-10. | Plus. | Moins. |
| Entreprises autorisées . | 174 | 176 | » | 2 |
| Capital émis . | £ 51 147 200 | 49 568 500 | 1 578 500 | » |
| Lignes ouvertes (milles). | 1 744 | 1 710 | 34 | » |
| Coût par mille | £ 29 323 | 28 983 | 340 | » |
| Entreprises en activité (nombre). . | 136 | 136 | » | » |
| Capital émis . | £ 45 393 300 | 44 108 200 | 1 285 000 | » |
| Lignes exploitées (milles). | 1 530 | 1 503 | 26 | » |
| Recettes brutes | 9 996 300 | 9 487 400 | 508 900 | » |

| | | Autorités locales. | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 1910-11. | 1900-10. | Plus. | Moins. |
| Dépenses d'exploitation. . | | 6 146 000 | 5 887 200 | 259 700 | » |
| Revenu par rapport au capital (p. 100). . . . | | 61,49 | 62,05 | » | 0,56 |
| Revenu net . | | 3 849 400 | 3 600 891 | 249,200 | » |
| Revenu du capital (p.100) | | 8 1/2 | 8 1/8 | 3/8 | » |
| Distances parcourues par voiture (en milles). . . | | 221 646 700 | 212 466 000 | 9 181 000 | » |
| Revenu net par voiture mille . . . | D | 4,16 | 4,06 | 0,10 | » |
| Revenu net par mille. . | £ | 2 515 | 2 394 | 121 | » |
| Voyageurs . . | | 2 231 731 000 | 2 102 438 000 | 129 293 000 | » |
| Recette moyne par voyageur. . . . | D | 1,94 | 1,05 | » | 0,01 |

Voici le nombre des tramways possédés par des compagnies :

| | | 1910. | 1909. | Plus. | Moins. |
|---|---|---|---|---|---|
| Entreprises autorisées . | | 122 | 124 | » | 2 |
| Capital émis . | £ | 24 525 600 | 24 372 900 | 152 700 | » |
| Lignes ouvertes (milles). | | 852 | 851 | 1 | » |
| Coût par mille | £ | 28 760 | 28 623 | 137 | » |
| Entreprises en activité . . | | 138 | 141 | » | 3 |
| Capital émis. | | 30 069 200 | 29 556 200 | 513 000 | » |
| Lignes exploitées (milles). | | 1 059 | 1 051 | 8 | » |

| | | 1910. | 1909. | Plus. | Moins. |
|---|---|---|---|---|---|
| Recettes brutes | £ | 3 780 700 | 3 590 500 | 190 200 | » |
| Dépenses d'exploitation . | £ | 2 364 000 | 2 244 900 | 109 100 | » |
| Revenu net par rapport au capital (pour 100). | | 62 26 | 62 52 | » | 00,25 |
| Revenu du capital (p. 100) | | 4 3/4 | 4 1/2 | 1/4 | » |
| Distances parcourues par voiture (en milles). . . | £ | 88 847 400 | 85 379 000. | 3 468 500 | » |
| Revenu net par voiture-mille . . . | | 3,85 | 3,78 | 0,07 | » |
| Revenu net par mille. . | £ | 1 346 | 1 279 | 67 | » |
| Voyageurs (nombre). . | | 675 445 500 | 640 751 400 | 34 694 000 | » |
| Recette moyne par voyageur. . . . | D | 1,24 | 1,24 | » | » |

Les pertes constatées des tramways exploités par des autorités locales frappaient, en 1910-1911, les vingt-quatre municipalités suivantes :

Birkenhead, Blackborn, Bournemouth, Colchester, Darlington, Douvres, East Ham, Edith, Ilkeston, Ipswich, Kilmarnock, Lancaster, Leith, Lincoln, Lowestoft, Maidstone, Nelson, Oldham, Perth, Pontypridd, Rawtenstall, Southport, Stalgbridge, Hyde, Mossley and Oukinfield, Wigan.

Ces tableaux ne donnent pas le taux de la *depreciation*. Il est fâcheux que le *Municipal year book* ne l'y ait pas compris. Mais en dehors de vingt-

quatre autorités locales dont la perte est constatée, il n'y a pas de sommes prévues pour la *depreciation and reserve* à Derby, à Halifax, à Walthamstow, à West Ham (en 1909-1910), à Yarmouth.

Dans une des municipalités les mieux administrées, à Birmingham, il est de 24 413 livres sterling sur 318 882 livres sterling de recettes totales, ce qui fait un peu plus de 7,6 pour 100; à Glascow, il est de 202 579 livres sterling pour 949 488 livres sterling de recettes, soit plus de 21 pour 100. Et cette différence entre les deux chiffres prouve que le premier est trop faible. Les municipalisants ne manqueront pas de citer le chiffre de Glascow, parce qu'il relève et augmente la moyenne, mais c'est un chiffre exceptionnel.

## CHAPITRE XIII

# LES HABITATIONS OUVRIÈRES
## ET LA RÉGIE DIRECTE DANS LA GRANDE-BRETAGNE

Expropriation pour cause sanitaire. — Expulsés et logés. — Revenu brut couvert en apparence. — Artifices de comptabilité. — Effets miraculeux. — Rapprochements de chiffres. — Les comptes de Birmingham. — Glascow. — Liverpool. — Manchester. — Sheffield. — Salford. — Choix des locataires. — Impuissance de l'initiative municipale et puissance de l'initiative privée. — Edwin Cannan. — Lord Rosebery. — Vous délogez plus que vous ne logez. — Bernard Shaw.

M. Siegfried, dans sa proposition de loi adoptée par la Chambre des députés le 22 avril, M. Honnorat, dans une proposition du même genre, sur l'expropriation des immeubles pour cause d'insalubrité, n'ont pas manqué d'invoquer l'exemple de l'Angleterre, en citant le *Housing of the Working classes act* du 18 août 1890.

Il autorise les municipalités locales à démolir les maisons jugées insalubres, moyennant une indemnité, mais portant des déductions, d'après le degré d'insalubrité et le surpeuplement; toutefois, les législateurs ont jugé qu'il ne suffisait pas de mettre des gens à la porte pour améliorer leur situation. Ils ont autorisé les communes à construire, même

en régie, des maisons pour les ouvriers et leur ont confié, dans ce but, le droit d'expropriation pour se procurer des terrains; mais si les municipalités ne donnent pas autant de logements qu'elles en ont supprimé, ou si elles ne les donnent que longtemps après, tant pis pour les expulsés.

L'exemple du *London County Council* est invoqué avec admiration et enthousiasme par tous les interventionnistes.

D'après le rapport du 7 octobre 1911, le *London County Council*, de 1893 au 11 mars 1911, a exécuté un ensemble de 35 projets d'expropriation et de reconstruction : il a démoli des habitations contenant près de 23 000 pièces, occupées par 42 000 personnes et d'hôtels garnis occupés par environ 3 000 personnes, soit en tout 45 000.

Il a construit des immeubles qui donnent 6 428 logements dans des maisons à étages, 2 519 cottages, et 1 849 chambres à coucher dans trois hôtels garnis pour hommes seuls. A raison de deux personnes par pièce, il en loge 51 856.

De 1893 au 11 mars 1911, le *London County Council* a engagé dans ces opérations un capital de 2 879 000 livres sterling qui, converties à 25 fr. 22, représentent 72 625 000 francs. Il produit un revenu brut de 207 340 livres sterling, soit de 5 229 000 fr. ou de 7 fr. 20 p. 100. Les intérêts et l'amortissement en soixante ans de capital représentent 49,60 p. 100 du revenu. Les dépenses de gestion, y compris les réparations (7,52 p. 100) impôts, eau, éclairage, etc., représentent 39,78 du revenu brut. Les loyers irrecouvrables 0,19 p. 100. Les pertes pour non-valeurs ont été de 9,51 p. 100. On arrive ainsi à 98,88 p. 100 du revenu brut.

De là cette conclusion : « Cette gigantesque régie de l'habitation se suffit parfaitement à elle-même, sans recours aux ressources générales du budget, et elle donne même des excédents qui varient de 500 livres sterling (12 500 fr.), à 1 100 livres sterling environ ! »

Seulement le fait suivant montre que toutes les charges des maisons ouvrières n'ont pas été portées à leur compte[1] : Quand le *London County Council* paya 200 000 livres sterling l'emplacement de la brasserie Reid, il inscrivit le terrain pour 45 000 livres sterling et porta les 155 000 livres sterling restantes à l'*improvement account* [1].

Pour l'exercice finissant le 31 mars 1911, le total de la dépense dans les expropriations et constructions était de 2 015 833 livres sterling, et le revenu de 1 876 livres sterling c'est-à-dire nul.

Si on complète ce tableau par 120 242 livres sterling de dépenses pour achèvement de travaux, on arrive à un déficit de revenu de 3 960 livres sterling qui fait plus qu'absorber le petit excédent ci-dessus [2].

— Soit, disent les municipalisants. L'affaire est mauvaise au point de vue financier ; mais au point de vue de la salubrité, elle a rendu un service qui ne saurait être payé trop cher.

Sur une population de 4 537 000 personnes, le *London County Council* a expulsé environ 45 000 personnes, il en a logé 51 856. Donc, il n'a pas créé de nouvelles habitations. Il n'a fait que des déplacements : et il est peu probable que ce soient

1. *The Times*, 21 octobre 1902.
2. *Municipal year book*, 1912, p. 752.

ces déménagés par contrainte qui occupent les logements municipaux.

Dans le rapport de la Commission du Conseil municipal de Paris sur les habitations à bon marché, M. H. Rousselle et ses collaborateurs disent : « Nous constatons qu'en quelques années la mortalité par la tuberculose, qui est encore à Paris de 34 p. 1 000 est tombée à Londres de 60 à 19 p. 1 000. Ce résultat est dû, pour une large part, aux travaux entrepris par le *London County Council*, que ce seul résultat suffirait, s'il en était besoin, à justifier ».

Ainsi, le *London County Council* déplace 1 p. 100 de la population ; et aussitôt la tuberculose diminue de 66 p. 100 ! Ce résultat est miraculeux : et le propre du miracle, c'est qu'il n'y a pas de rapport entre la cause et l'effet.

Pour Plymouth, je vois dans le *Municipal year book* [1] :

| MOYENNE DE LA MORTALITÉ POUR 1 000 | | |
|---|---|---|
| 1896-1905 | 1886-1895 | Diminution. |
| 18,47 | 21,21 | 2,47 |

Cette réduction équivaut, ajoute-t-on, à 325 vies sauvées par an.

Or, le *Council* de Plymouth a construit :

| | | |
|---|---|---|
| 1° . . . . . | 264 | chambres. |
| 2° . . . . . | 606 | — |
| Total . . . . | 870 | chambres. |

A moins de surpeuplement, on ne doit pas compter plus de 2 habitants par chambre : cela fait

1. *Municipal year book*, 1912, p. 775.

donc 1 740 habitants sur une population de plus de 125 000 habitants : comment le logement municipal de 1 740 habitants peut-il sauver tous les ans la vie de 323 personnes?

A Birmingham, on démolit sous prétexte de salubrité, mais on n'utilise pas les terrains en habitations ouvrières.

M. J. S. Nettlefold, président du *Housing Committee* de Birmingham, constatait, en 1905, que les loyers des maisons de Ryder Street et de Lawrence Street dépassent de beaucoup les moyens de la classe pauvre, dépossédée par l'*Improvement scheme*. Le résultat de ces améliorations a donc été de taxer la masse au bénéfice de quelques personnes, « détestable opération commerciale ».

L'*Estate Committee* publiait des comptes où il n'était jamais question de la valeur du terrain des maisons ; mais il mettait au bas de la page une petite note disant que la balance créditrice équivaut à une *ground rent* de *x* par yard. A la séance du 7 juin 1901, un conseiller demanda le prix du terrain. Il fallut une enquête pour le découvrir : et M. J. S. Nettlefold [1], donne les résultats obtenus.

| | Comptes du comité sans le coût du terrain. Balance créditrice. | Comptes avec le prix du terrain. Balance débitrice. | Charges qui retombent sur les impôts par logis et par semaine. |
|---|---|---|---|
| *Ryder Street.* | L. s. d. | L. s. d. | s. d. |
| 22 cottages. | 83 1 5 | 153 3 7 | 2 8 |
| *Milk street.* | Balance débitrice. | | |
| 61 cottages. | 140 10 2 | 383 19 2 | 2 4 |

1. *A Housing policy.*

Birmingham paraît avoir renoncé à étendre cette expérience.

Glascow (802000 habitants) commença par démolir dès 1866; puis elle resta avec des terrains trop abondants et qu'elle voulait vendre trop cher. Elle ne trouva pas d'acheteur. En 1888, la corporation résolut de bâtir pour son compte.

La corporation ne construisit pas de logements ouvriers; elle adopta des types de construction selon les emplacements. Au 31 mai 1905, le prix de revient de ses constructions s'élevait à 1244033 livres sterling et la valeur de ses terrains et de ses immeubles était estimée à 923165 livres sterling, soit un déficit de 320867 livres sterling.

La corporation mit à la porte des *slums* (agglomérations de taudis) 50000 personnes; mais elle ne leur fournit pas de logements; elle construisit des magasins et des maisons cossues. En attendant la destruction des logements condamnés, l'*Improvement trust* continuait à louer les plus malsains.

Le résultat en 1911 était: 2149 logements pour familles ouvrières. Le revenu est de 25000 livres sterling, qui permet de payer 3 1/4 p. 100 d'intérêt et 1/3 d'amortissement.

Liverpool compte 75900 habitants; elle a construit des immeubles représentant un total de 2886 logements; l'expropriation et la reconstruction ont coûté 1 million de livres sterling; le revenu net était, en 1909, de 21711 livres sterling, soit 2,17 p. 100; les pertes pour non-valeur se sont élevées à 6,74 p. 100. Étant donnés les réparations, les frais de gestion, etc, la ville de Liverpool perçoit 1 d. 1/2 (0 fr. 15) par livre sterling (25 fr. 22).

A Manchester (865000 habitants), les résultats

financiers sont semblables à ceux de Liverpool. De 1845 à 1905, elle avait fermé 7432 maisons dont 3334 avaient été rouvertes après réparation.

Le revenu net, en 1910-1911, a été de 7262 livres sterling, soit pour un capital de 189366 livres sterling de 3,80 p. 100; après prélèvement des intérêts et de l'amortissement, il y a une perte de 1 penny par livre.

Leicester (211579 habitants) a construit deux immeubles contenant 42 logements.

Richemond (36493 habitants) a créé 200 maisons individuelles rapportant 3606 livres sterling pour une dépense de 3380 livres sterling.

Folkestone (36000 habitants) a construit 50 maisons, puis s'est arrêtée.

A Sheffield, la corporation acheta à 3 milles de la ville le flanc d'une colline, dans le voisinage de propriétés d'agrément. On prétend que le but de certains conseillers municipaux était de jouer une bonne farce à leurs propriétaires. Mais elle fut obligée d'acheter des terrains pour construire une route en zigzag, et de payer, par arrêt du *King's bench division*, des indemnités considérables à ses propriétaires, pour dépréciation de valeurs.

Salford (102000 habitants) a montré une grande activité. Elle a déclaré 2236 maisons impropres à l'habitation, en a fait modifier 2982 autres; elle a construit un immeuble contenant 69 logements, 405 maisons de 4 pièces, 134 de 5 pièces, 95 de 6 pièces, soit 703 habitations, une auberge avec 285 chambres et une maison contenant 32 boutiques. La moyenne des loyers est de 1 sh. 4 d. par semaine tandis que, dans le reste de la ville, on paye 5 sh. et 5 sh. 9 pour une habitation de 4 pièces.

On trouve alors des locataires qui en offrent un prix plus élevé. Quand des comités sont constitués pour choisir les locataires, les mobiles auxquels ils obéissent peuvent être de diverses sortes plus ou moins complexes.

Voilà la grande œuvre municipale des habitations à bon marché dans la Grande-Bretagne ! Le *London County Council* a déménagé 45 000 habitants et en a logé 51 000 ! Heureusement qu'il y a encore quelques particuliers qui construisent des maisons, sinon les 4 486 000 habitants de la ville de Londres qui n'occupent pas les logements municipaux seraient condamnés à loger à la belle ou à la vilaine étoile.

Mais l'action du *London County Council* est arrivée à ce résultat que, depuis 1889, il ne se forme plus à Londres de grandes sociétés pour logements populaires. En paralysant l'initiative privée, a-t-il rendu service à la population ?

« Toute maison que bâtit l'autorité, dit M. Nettleford, arrête au moins la construction de quatre maisons, que bâtiraient des particuliers. » Il cite des faits frappants à Birmingham.

Les partisans de la municipalisation vous conduisent, dit M. E. Cannan, à travers des milliers de maisons, logeant des millions ou des centaines de mille d'habitants, à une demi-douzaine de maisons édifiées à perte par la municipalité, et vous disent solennellement : L'initiative privée est impuissante ! alors que les faits démontrent la puissance de l'initiative privée et l'impuissance de l'initiative municipale[1].

Les habitants des *slums* ne viennent pas habiter

1. *The Economic outlook*.

les maisons municipales. Alors les municipalisants disent: Mais ils peuvent occuper les logements laissés vacants par ceux qui viennent les habiter.

On chasse les dépossédés de taudis en taudis; on ne les loge pas[1].

Lord Rosebery, dans un discours qu'il prononçait à Shareditch, à l'inauguration de maisons ouvrières, disait: « Vous avez logé trois cents familles, mais vous en avez délogé bien davantage. C'est une drôle de manière de loger les pauvres. »

Les socialistes constatent l'échec. M. Bernard Shaw, faisant ressortir l'impossibilité actuelle pour les municipalités d'établir des logements, conclut que la solution, c'est la municipalisation du sol.

1. M. Boverat, *op. cit.*

CHAPITRE XIV

# CHARGES, DETTES ET CRÉDIT

Les profits des entreprises fiscales pour la période 1893-1898. — De 1898-1902. — Rapport 1907; 1902-1906. — Profit annuel de 0 fr. 31 pour 100 francs. — Situation financière au 31 mars 1911 de 2 500 autorités locales. — Le remplacement des taxes par les monopoles. — Relativement aux taxes locales et aux allocations de l'Echiquier, 0 fr. 41 pour 100 francs. — Augmentation des taxes locales. — Augmentation des emprunts. — Diminution du crédit. — Les charges d'un citoyen de Birmingham. — Le profit des entreprises et la charge des emprunts. — Conclusions du major Darwin.

Nous allons étudier les charges, les dettes et le crédit des entreprises des autorités locales britanniques.

Le premier *Parliamentary return on municipal undertakings*, sous ce titre *Municipal corporations (reproductive undertakings)*, date de 1899. Il traite de 265 municipalités d'Angleterre et du pays de Galles pour une période de cinq ans, finissant en mars 1898. Voici les résultats financiers qu'il indique :

| | Livres sterling. |
|---|---|
| Capital engagé. . . . . | 88 152 000 |
| Profit net annuel, amortissement du matériel déduit. . . . . | 370 000 |

Le second document date de 1903. C'est le plus complet. Le *Municipal year book* de 1912 le reproduit encore. Il donne les résultats de 299 municipalités sur 317, non compris Londres, pour une période de quatre ans, de 1898 à 1902 :

| | Livres sterling. |
|---|---|
| Capital engagé. . . . . | 121 172 000 |
| Profit net annuel, amortissement du matériel déduit. . . . . | 378 000 |

Le profit représente 3,12 p. 100.

En 1907, le *Local government Board*, publia un état supplémentaire montrant les résultats obtenus par 192 municipalités sur 324 en Angleterre et dans le pays de Galles pour l'année 1904-1905 :

| | Livres sterling. |
|---|---|
| Profits ajoutés aux impôts. . . . . | 898 742 |
| Déficits couverts par les impôts . . | 242 472 |

Le *Municipal Trading returns* (n° 171, 1909) parle seulement du *London County Council*, de la *City corporation*, des *London Boroughs* et de 43 municipalités en Angleterre et en Écosse, pour les quatre années 1902-1906.

M. J. H. Schooling, le célèbre expert comptable, a montré que toutes les entreprises municipales en bloc montraient, pour la période 1898-1902, un profit annuel de 6 sh. 3 d. pour 100 livres sterling de capital engagé, soit 0 fr. 31 pour 100 francs.

Il ajoute que si l'amortissement de la voie et de l'outillage des entreprises (*depreciation*) était opéré comme dans les affaires privées, normalement gérées, la perte annuelle serait de 5 millions 1/2, représen-

tant une perte de 4 liv. st. 10 s. 7 d. p. 100 par an[1].

Le *Local government Board* a publié un état pour 1910-1911 des recettes, des dépenses et des emprunts locaux en Angleterre et dans le pays de Galles pour l'exercice 1910-1911. Le nombre des autorités locales comprises dans ce travail est de deux mille cinq cents, ce qui représente à peu près le dixième des autorités locales mentionnées dans les *local taxation returns* pour les mêmes régions.

La situation financière au 31 mars 1911 des deux mille cinq cents autorités locales était:

| | Livres sterling. |
|---|---|
| Recettes de toutes origines, excepté des emprunts. . . . . | 122 953 000 |
| Dépenses, excepté celles à la charge des emprunts. . . . . | 122 082 000 |
| Recettes d'emprunts. . . . . | 16 137 000 |
| Dépenses sur emprunts . . . . . | 15 300 000 |
| Total de la dette à la fin de l'exercice . . . | 410 695 000 |
| Somme au crédit du fonds d'amortissement et autres analogues . . . . . | 21 198 500 |

La dette de ces deux mille cinq cents autorités locales atteint donc le chiffre énorme de 10 267 millions de francs. Les dépenses sont de plus de 3 milliards de francs.

Sur les 122 953 000 livres sterling de recettes, les impôts locaux comptent pour 64 004 000 livres sterling et les allocations de l'Échiquier (y compris la part locale des licences), pour 21 073 000, soit un total de 85 077 000 livres sterling.

1. *Fortnightly review*, août 1906. — Lord Avebury, *Municipal and national Trading*, p. 68.

Les apologistes des entreprises municipales donnent l'illusion qu'elles pourront remplacer les impôts, sans s'apercevoir que si elles remplaçaient les impôts, elles deviendraient de lourds et onéreux instruments fiscaux pour leurs clients.

Mais cette substitution de l'entreprise municipale au fisc n'est qu'une illusion.

Les entreprises appartenant aux autorités locales ont dans certains cas donné des bénéfices qui vinrent en aide aux taxes locales et dans d'autres aboutirent à des déficits qui furent comblés à l'aide des taxes.

En 1910-1911, le chiffre total des sommes versées avec l'aide de taxes, provenant des entreprises de gaz et d'électricité, des ports, des docks, des jetées, des canaux, des quais, des tramways, des chemins de fer légers, des services d'eau a été de 1 320 000 livres sterling, dont 1 203 000 par les *Town Councils* (les municipalités des villes).

Le total des taxes versées, pour pourvoir au déficit des mêmes exploitations, a été de 971 000 livres sterling, comprenant 631 000 livres sterling transférées par les *Town Councils*.

| | Livres sterling. |
|---|---|
| Excédent. . . . . | 1 320 000 |
| Déficit. . . . . | 971 000 |
| | 349 000 |

Ainsi les dégrèvements dans les taxes locales qui auraient pu provenir des bénéfices des entreprises locales se sont élevés à 349 000 livres sterling, soit relativement aux 64 millions de livres des impôts locaux, aux 23 millions de livres fournis par l'Echiquier, à 0,41 p. 100, moins de la moitié d'un centième !

Aux partisans de la régie directe qui répètent volontiers qu'on peut impunément augmenter les

depenses, mais que les monopoles payeront, ces chiffres répondent.

Encore, dans ces chiffres, sont comprises des recettes provenant de ports, de jetées, de quais, de canaux qui ne sont pas des exploitations industrielles proprement dites.

Aux emprunts donnés précédemment, il faut ajouter 23 210 000 livres sterling au compte du *Port of London authority;* 25 720 000 livres sterling au compte des *Mersey Docks and Harbour Board*, 49 529 000 livres sterling au compte du *Metropolitan Water Board*; plus 14 692 000 livres sterling au compte d'autorités pour l'établissement de ports, de docks, de quais, etc., soit un total de 128 500 000 livres sterling.

La valeur imposable était de 217 180 000 livres sterling dont il faut déduire 1 737 000 livres sterling pour des propriétés du gouvernement qui, au lieu de taxes, payent une somme équivalente sous le nom de « *contributions* ».

Le total des taxes locales pendant les trois années 1908-1911 représentait les chiffres suivants:

| Années. | Par livre de valeur imposable. | Par habitant. |
|---|---|---|
| | s. d. | L. s. d. |
| 1910-1911. . . . | 6 4 | 1 15 9 |
| 1909-1910. . . . | 6 2 1/2 | 1 13 1 |
| 1908-1909. . . . | 6 1 1/4 | 1 14 6 |

La livre sterling est de 20 sh. La taxe de 1910-1911 représente donc plus de 30 p. 100 de la valeur imposable.

Les entreprises municipales, loin d'avoir dégrevé les contribuables, n'ont pas empêché les taxes mu-

nicipales d'être plus élevées en 1910-1911 qu'elles ne l'avaient jamais été.

Les entreprises municipales ont nécessité des emprunts, et l'accroissement des emprunts a entraîné la diminution du crédit.

| | Depuis déc. 1902 les plus hauts cours. | Cote le 20 juillet 1912 | |
|---|---|---|---|
| | | Cours les plus hauts. | Cours les plus bas. |
| Metropolitan Cons. | | | |
| Stock 3 1/2 . . | 109 | 99 1/2 | 100 1/2 |
| — 3 p. 100. . . . | 102 | 87 | 88 |
| — 2 1/2 p. 100. . | 91 1/4 | 68 1/2 | 69 1/2 |
| Belfast 3 p. 100 (1953-8). | 94 1/2 | 75 | » |
| Birmingham 2 3/4. . . | 88 1 8 | 75 | 77 |
| Brighton 3 p. 100 (1933-53) | 92 | 81 | 83 |
| Glascow 3 1/2 . . . . . | 116 1/2 | 99 3/4 | » |
| — Gaz annuités. . . | 295 1/2 | 236 1/2 | » |
| Huddersfield 3 1/2 (1934). | 106 1/2 | 95 | 96 |
| Hull 3 1/2. . . . . | 110 1/2 | 94 | 96 |
| Leeds — . . . . . | 163 | 134 | 136 |
| Leicester 3 1/2. . . . . | 108 | 93 | 95 |
| Liverpool 3 1/2. . . . . | 121 1/4 | 98 1/2 | 99 1/2 |
| Manchester 4 p. 100 . . | 132 | 111 | 113 |
| Newcastle on Tyne 3 1/2. | 107 3/4 | 94 | 96 |
| Plymouth 3 p. 100. . . | 97 | 84 | 86 |
| Nottingham 3 . . . . . | 100 | 36 | 88 |
| Portsmouth 3 1/2. . . . | 105 1/2 | 96 | 98 |
| Reading 3 1/2 . . . . . | 112 1/2 | 94 | 96 |
| Sheffield 2 1/2. . . . . | 82 | 69 | 71 |
| Southampton 3 1/2 . . | 101 1/4 | 92 | 94 |
| Swansea 3 1/2. . . . . | 111 3/4 | 93 | 95 |

Le *Birmingham Daily Mail* du 24 mai 1911 publie la lettre d'un correspondant disant: « La municipalité a fait l'année dernière un bénéfice de 132 174 livres sterling dont il faut déduire 57 091 livres sterling de perte. Les citoyens de Birmin-

gham ont prêté à la ville 12 millions et demi de livres sur lesquels ils perdent toutes leurs taxes et reçoivent en retour, environ 60 000 livres sterling ou moins de 0,45 p. 100, tandis que s'ils payaient 5 p. 100, ils donneraient 650 000 livres sterling. »

M. Hilaire Belloc disait dans un débat, au *Memorial Hall de Londres*, avec M. Ramsay Macdonald, le président du *Labour party* au Parlement :

« Les entreprises municipales ont été effectuées à l'aide d'emprunts contractés avec les capitalistes, auxquels les autorités locales offraient un intérêt que les entreprises payaient ou ne payaient pas. Le résultat était que les entreprises municipales rapportaient environ 1,8 p. 100, tandis qu'on payait 3,2 p. 100 d'intérêt. La dette augmentait, on avait de plus en plus besoin des capitalistes qui refusaient de consentir de nouveaux prêts en voyant les dettes grossir d'une manière alarmante. » (*Labour leader*, 12 mai 1911.) Je me borne à cette citation.

Le major Darwin, dans son étude objective des industries municipales, donne les conclusions suivantes :

Les municipalités peuvent se charger des marchés, des bains publics, des abattoirs et des cimetières, de l'eau ;

Les municipalités peuvent posséder les tramways, mais doivent les faire exploiter par des entreprises privées ;

Le gaz, l'électricité, les tramways, les téléphone doivent demeurer des entreprises particulières.

Il demande qu'il soit interdit aux municipalités de fabriquer des appareils électriques ; d'être propriétaires de maisons ; de faire des constructions sans entrepreneurs.

Il doit être défendu aux municipalités d'essayer de faire des profits, et leur pouvoir d'emprunts doit être limité [1].

Aux États-Unis, la *Debt limit clause*, pour les municipalités, est de 10 p. 100 de la valeur imposable dans l'État de New-York, de 5 p. 100 dans beaucoup d'États de l'Ouest, de 2 p. 100 dans d'autres.

1. Règles constitutionnelles à ajouter à la Déclaration des droits de l'homme.

CHAPITRE XV

# LA RÉGIE DIRECTE ALIMENTAIRE

La régie alimentaire dans les communes suisses pour la vente du poisson, des pommes de terre et des pommes. — Dix-huit communes. — Pertes. — Résultats négatifs. — Concurrence au commerce libre. — En France, la boucherie municipale de Denain. — Essai à Montpellier. Trois boucheries allemandes. — Quatre boucheries à Vienne. — Un four municipal à Udine. — Vérone marchande de poissons.

Des communes suisses, au nombre de 74, ont répondu à un questionnaire envoyé par M. Edgard Milhaud [1], sur les marchés qu'elles avaient pu ouvrir : 33 ont adressé des réponses purement négatives : 41 ont fait quelque chose contre la cherté de la vie : Glaris a concédé un marché pour le poisson à un commerçant, autorisé à majorer son prix de 10 à 20 centimes la livre.

Œrlikon a donné à certaines familles des bons donnant droit à des réductions de 10 à 20 p. 100 chez les détaillants, à la charge de la commune. Romansborn a ouvert, en 1908, un marché au poisson en régie directe : « pas de gains et peu de pertes ». Saint-Unier, Herisau, Rorschach, Schaf-

1. *Les Annales de la régie directe*, février-avril 1912.

fhouse, ont dû renoncer à des tentatives semblables. Thoune a concédé un marché au poisson.

A Saint-Gall, la vente du poisson donne quelques centaines de francs de bénéfices à la ville et a fait baisser le prix du poisson sur le marché privé. La vente ne s'est maintenue que pour les familles riches et aisées.

Zurich avait chargé, il y a trois ans, de la vente de poisson de mer la Société coopérative *Lebensmittelverein Zurich*. La vente se fait au prix coûtant augmenté d'un tant pour cent pour les frais. Le conseil d'administration de la Société coopérative constate « qu'il faut regarder comme ayant échoué les tentatives faites en vue d'habituer la population suisse au poisson de mer ». Zurich a alors organisé des cours de cuisine, dont le résultat n'est pas encore connu.

Zoug a organisé un abattoir municipal, Fribourg a acheté et revendu en automne 1910 et au printemps 1911, 193 000 kilos de pommes de terre avec une perte de 2 833 francs. Lucerne, en 1911, a vendu treize wagons de pommes de terre, quatre wagons de pommes et deux wagons de carottes au prix d'achat. Les frais d'expédition sont au compte de la commune. La ville a, en outre, vendu 43 750 kilos de coke. L'ensemble de l'opération s'est traduit par une perte de 2 842 francs. Les autorités de Lucerne ne donnaient pas à leurs concitoyens une alimentation très substantielle avec les pommes et les carottes.

La commune de Saint-Gall fait vendre par une coopérative, aux prix de revient en gare, des légumes; elle paye la différence, qui se monte environ à 400 francs par mois. La vente est restreinte

« au public sans fortune ». Le montant des ventes ne s'est monté qu'à 6 131 francs, les frais à 1 700 francs et l'opération n'a duré que du 1er novembre 1911 au 29 février 1912.

Berne a pratiqué, pendant les mois d'hiver 1910-1911 et 1911 1912, l'achat, en gros et la vente en détail des pommes de terre, puis, cette dernière année, la même opération pour les choux blancs ; naturellement, les opérations se traduisent par des pertes.

Lausanne a vendu pendant quelques jours, en 1910, des pommes de terre avec un bénéfice de 230 fr. 15 et un reliquat de 1 340 kilos distribués gratuitement.

Zurich a vendu, en 1911-1912, 550 kilos de pommes de terre avec une perte de 901 fr. 25, qui fut ramenée à 569 francs à la suite d'une déduction de 332 fr. 25 faite par les chemins de fer fédéraux « parce qu'il a été accordé une réduction de tarif pour les denrées alimentaires transportées du 1er octobre au 31 mai 1912, si les denrées ont été utilisées dans un but d'utilité publique ».

Des particuliers qui transportent des pommes de terre les transportent dans un but d'utilité publique, puisqu'elles sont destinées à pourvoir à l'alimentation de ceux qui les achèteront. Cependant cette décision des chemins de fer fédéraux donne une prime à une municipalité contre les commerçants privés ; et les chiffres que je viens de reproduire prouvent que, si les Suisses n'avaient compté pour vivre que, sur la régie directe des municipalités en 1910 et en 1911, ils seraient tous morts d'inanition.

En réalité, dix-huit communes ont fait des tenta-

tives de régie directe pour combattre la cherté de la vie : ce sont Brougg (3 000 habitants), Weinfelden (4 600 habitants), Baden (6 050 habitants), Grenchen (5 202 habitants), Romanshom (6 000 habitants), Thoune (6 030 habitants), Hérison (13 853 habitants), le Locle (13 197 habitants), Rorschach (13 481 habitants), Schaffhouse (17 148 habitants), Fribourg (20 300 habitants), La Chaux-de-Fonds (39 497 habitants), Lucerne (38 467 habitants), Saint-Gall (35 000 habitants), Bâle ville (129 600 habitants), Berne (78 500 habitants), Lausanne (59 327 habitants), Zurich (180 000 habitants).

M. Edgard Milhaud termine son article par cette phrase enthousiaste :

> Comme résultats de ces services publics, nous avons constaté des baisses de prix qui atteignent 12 à 24 p. 100 pour les pommes de terre, 15 à 50 p. 100 pour les combustibles, 30 à 50 p. 100 pour les poissons.

Des communes font à perte concurrence aux commerçants libres, M. Edgard Milhaud trouve cela superbe. Si ces pratiques se généralisaient, il faudrait qu'un particulier eût un grand courage pour entreprendre un commerce sous la menace de l'écrasement des prix par la municipalité. La municipalité peut perdre impunément; les contribuables payent. La perte d'un commerçant engage sa responsabilité et celle de ceux qui ont eu confiance en lui, en ayant le droit de ne pas prévoir d'éléments pertubateurs comme ceux qui résultent de l'intervention de municipalités se faisant marchands de pommes de terre, de choux, de carottes, de pommes et de poisson.

Les communes répondront que leur action avait

une forme d'assistance. En effet, certaines d'entre elles avaient limité leurs ventes aux habitants sans fortune ; mais d'autres n'avaient pas pris cette précaution et, dans la plupart, on ne demandait pas de justifications.

Je ne crois pas que les résultats de cette enquête encouragent beaucoup de communes à suivre l'exemple des dix-huit communes suisses. Ils sont tels qu'ils ne sont même pas suffisants pour motiver, dans la loi de 1884, un article additionnel interdisant aux communes de se livrer au commerce.

En France, il y a eu quelques essais alimentaires en 1911. Le maire de Denain, M. Selle, ouvrit une boucherie municipale ; on y conduisit solennellement, au chant de l'*Internationale*, des bœufs enrubannés.

Au bout d'une semaine, l'opération se traduisait par les chiffres suivants :

DÉPENSES

| | Fr. c. |
|---|---|
| Achats d'animaux . . . . . | 17453,32 |
| Contrôle des opérations et frais d'inspection . . . . . | 1011,36 |
| Total . . . . . | 18464,68 |

RECETTES

| | Fr. c. |
|---|---|
| Vente de la viande . . . . . | 15700,25 |
| Vente des peaux . . . . . | 1365,51 |
| Divers . . . . . | 171,55 |
| Total . . . . . | 17237,31 |

*Déficit en sept jours* : 1227,37

Le maire s'arrêta. La population, à laquelle il avait promis de la nourrir au-dessous du prix de

revient envahit sa maison, d'où il dut s'enfuir sous la protection de la gendarmerie, et il envoya sa démission de maire et de conseiller municipal.

A Montpellier, il y a eu aussi un essai de boucherie municipale qui se traduisit par une perte de 6000 francs.

M. Edgard Milhaud, qui voit toutes les tentatives de régie directe avec les lunettes de Pangloss, a affirmé[1] qu'à Eberswald, Thionville et Fribourg-en-Brisgau, les essais de municipalisation de la boucherie avaient réussi.

Or, d'après le directeur même de l'abattoir de Fribourg, M. Metz, l'essai a eu lieu en 1895, n'a été que provisoire, et a été onéreux. La facilité et l'importance du coulage rendent le contrôle très difficile. En Allemagne, les boucheries utilisent sous forme de chair à saucisses les fausses coupes et les petits morceaux ; les boucheries municipales n'ont pas cette ressource.

A Thionville, on exploita le porc pour forcer les bouchers à baisser leurs prix. « On partagea entre deux anciens bouchers qui avaient été chargés de l'achat, de l'abatage et du débit de la viande, les maigres bénéfices réalisés. »

En 1905, à Vienne, furent créées quatre boucheries municipales qui disparurent après une courte période[2].

Toutes ces entreprises sont des atteintes à la

1. *Annales de la régie directe.* 1908.

2. La *Revue bleue. La municipalisation de la boucherie* par Henri Martel, chef du service vétérinaire de la préfecture de police.

liberté du travail. En Italie[1] les municipalités les font sans vergogne. Udine ouvre un four municipal pour ruiner les boulangeries existantes. Vérone est marchande de poisson au détriment des autres marchands.

1. Voir livre IV, *l'État malhonnête homme*.

## CHAPITRE XVI

# VICTIMES DE LA RÉGIE DIRECTE

Le maire d'Elbeuf, M. Mouchel, et la régie du gaz. — Le maire de Milwaukee.

Un professeur du lycée d'Elbeuf, M. Mouchel, maire de cette ville depuis dix-sept ans, puis député, avait été atteint de la municipalisatiomanie. Il avait municipalisé l'eau, l'électricité, les pompes funèbres, l'enlèvement et l'utilisation des ordures, et enfin le gaz. Le 28 février 1911, paraissait dans la *Dépêche de Rouen* un article dithyrambique sur cette œuvre. Le 15 octobre, il fut obligé d'avouer que ses tentatives de municipalisation creusaient un déficit de 180 000 francs dans un budget de 800 000 francs. Une somme de 250 000 francs était nécessaire pour faire face aux difficultés.

Dans une séance du conseil municipal, M. Mouchel, fit l'aveu de ses illusions et de ses déceptions; et il se suicida dans les caves de l'hôtel de ville.

Les journaux socialistes n'ont pas été embarrassés. *L'Humanité* dit : « La régie du gaz n'aura pas coûté un sou de plus ni de moins que la Compagnie. » En eût-il été ainsi que c'eût été une mauvaise affaire.

Mais les étatisants et municipalisants ne sont

jamais embarrassés. « S'il y a des pertes, disent-ils, les habitants y ont gagné. » Pas comme contribuables, à coup sûr.

Aux États-Unis, le désordre et le gaspillage des administrations municipales est connu. Le développement des exploitations municipales ne les diminuerait certainement pas.

A Milwaukee, ville presque exclusivement peuplée d'Allemands, le socialisme municipal a coûté cher. Avant qu'elle n'eût une administration municipalisante, l'augmentation annuelle normale du budget était de 250000 dollars mais à partir de 1909, il avait augmenté de 1000000 de dollars en deux ans.

Un nouveau bureau « d'efficacité et d'économie » coûtant 20000 dollars par an avait été institué, mais il s'était bien gardé de faire aucun rapport[1]. Aux élections d'avril 1912, la liste socialiste a été battue à 13000 voix de majorité et le maire Seidel a été poursuivi.

1. Le *Journal of Commerce*, New-York, 22 décembre 1911.

CHAPITRE XVII

# LES HABITATIONS OUVRIÈRES

I. Loger les gens d'une catégorie aux dépens des gens des autres catégories. — L'initiative privée. — L'appel à la ville et le retour aux champs. — Les prétextes. — L'exemple de l'étranger.
II. Allemagne.
III. Italie.
IV. Belgique.
V. Hollande.
VI. Suisse.
VII. Autriche.
VIII. Hongrie.
IX. Suède et Norvège.
X. Conclusion du rapport du conseil municipal de Paris. — Négation des faits. — *Puissance de l'initiative privée, impuissance des efforts municipaux.*
XI. Conclusions.

I. Il y a des hommes qui, pleins de sympathie pour leurs semblables, voudraient les loger, les nourrir, les habiller, mais aux frais de qui ? ils veulent loger des gens d'une catégorie aux dépens des gens des autres catégories.

L'activité des municipalisants et des socialisants s'est tournée dans ces dernières années vers les habitations ouvrières.

Cette seule épithète suffit pour montrer le côté retrograde de toutes ces mesures. Elle constitue une

classe à part que doivent protéger les autres classes; et on oublie l'égalité des citoyens affirmée dans la devise de la République française.

Les interventionnistes dénoncent l'impuissance de l'initiative privée comme si jusqu'à présent elle n'avait pas pourvu au développement des villes que les mêmes déplorent d'un autre côté. Ils ne réfléchissent pas que s'ils donnent l'illusion aux habitants des campagnes qu'ils leur offriront des logements excellents et plus ou moins gratuits, ils les engagent non pas à rester aux champs, mais à venir à la ville.

Les prétextes qu'on invoque se couvrent de mots vagues comme la « salubrité publique », d'expressions suggestives, comme la « crise du logement »; et les interventionnistes français de tout genre ne manquent pas d'invoquer l'exemple de l'étranger.

Dans leur rapport au conseil municipal de Paris (1912) sur la *Crise du logement et la création d'habitations à bon marché*, concluant à un emprunt de 200 millions par la ville de Paris destinés à construire des habitations à bon marché, MM. Henri Rousselle, F. Brunet, E. Desvaux et d'Herbécourt, ont passé en revue la législation et la pratique des pays étrangers. Nous les félicitons d'avoir essayé d'appuyer leur thèse sur des faits.

II. En Allemagne, l'intervention habituelle des communes est un prêt direct à des sociétés privées et à des particuliers à l'aide d'emprunts émis par elles-mêmes.

*Dusseldorf* prête sur 60 p. 100 de la valeur du gage avec 0,20 p. 100 de prime sur son taux d'émission.

*Francfort* (414400 habitants) a construit et

exploité 65 maisons contenant 366 logements.

*Ulm* (57 500 habitants) a pour programme l'habitation individuelle dont chaque famille devient propriétaire. Elle possède, depuis 1891, 2 131 hectares sur lesquels elle en a revendu 35 ! La municipalité d'Ulm se félicite des résultats obtenus. Tout est relatif.

*Strasbourg* (173 280 habitants) a commencé en 1896 à construire et à gérer directement des maisons, elle en possède actuellement 11 contenant 98 logements occupés par 372 personnes.

*Berlin* (2 064 000 hab.) n'a rien construit.

*Hambourg* (802 800 hab.) n'a rien construit directement.

*Fribourg-en-Brisgau* (85 000 habitants) possède 77 maisons contenant 266 habitations, ayant coûté 1 225 000 marks qui ont été avancés à 3,75 p. 100 par la caisse d'épargne. On compte pouvoir fixer le loyer à 5,25 p. 100 du capital.

*Magdebourg* (279 600 hab.) n'a rien construit.

*Barmen* (170 000 hab.) a construit 7 immeubles contenant 50 logements.

*Emden* (20 000 hab.) a construit 228 habitations. Le capital engagé par la ville rapporterait 3,50 à 4 p. 100.

*Dresde* (547 000 hab.) a, « sur les ressources provenant de la fondation Krenkel » construit un groupe modèle de 5 maisons, contenant 34 habitations ou chambres séparées. « Dans cette construction, la question de la rémunération du fonds a été considérée comme tout à fait secondaire. » Il en résulte que les habitants de ces maisons sont des privilégiés qui jouissent de toutes sortes d'avantages et payent 25 p. 100 de moins que les prix de location courants.

A l'aide de la fondation Krenkel, la ville a entrepris la fondation de deux autres immeubles comprenant 36 habitations.

*Munich* (595 hab.) a affecté 1 040 000 marks à la construction de 15 maisons, contenant 167 logements pour les ouvriers et les employés de la municipalité.

III. Italie. M. Louis Rousselle cite ces paroles de Garibaldi au moment de la conquête des Deux-Siciles : « Un gouvernement issu du peuple a, principalement, et plus que tout autre, le devoir de fournir au premier besoin du peuple, à celui d'habitations commodes, saines et d'un prix modique. »

Certes, si des gens étaient mal logés, c'étaient les Napolitains. J'ai vu quelques-uns de leurs taudis, longtemps après que Garibaldi avait prononcé ces paroles. Elles n'avaient rien changé aux traditions séculaires de saleté et de misère de la majorité de la population. Mais le véritable lit du lazzarone, c'est la plage; les enfants grouillent au soleil et l'air de la mer corrige la pestilence de l'habitation.

Le rapport de M. Rousselle ne dit pas, du reste, que Naples (124 400 hab.) ait construit la moindre maison, ni ait aidé à en construire.

La loi du 31 mai 1903, modifiée en 1907, a constitué un institut autonome, « sorte d'organisation financière avec des intentions sociales », selon l'expression de M. Luzzatti.

La construction et la gestion directe ne sont appliquées qu'à Venise, Parme, Reggio, Emilia, Vicence, Sestri-Ponente, Carrare.

*Venise* (167 000 hab.) possédait 396 logements abritant 2 000 personnes. *Parme* (51 300 habitants)

a 82 maisons contenant 508 pièces et abritant 130 familles comptant 724 personnes.

*Sestri-Ponente* (23 100 hab.) a 11 maisons comprenant chacune 20 logements.

IV. Belgique : *Bruxelles* (195 600 hab.) a fait des expropriations pour 2 500 000 francs. Mais le rapport déclare qu'il faut en retrancher la moitié, en la considérant comme employée à une œuvre d'assainissement. Alors restent 1 250 000 francs à porter au compte de l'opération. Sur ces bases, le prix de revient d'une chambre revient à 3 575 francs. C'est tout simple.

La Commission évalue les charges à 15 ou 30 p. 100 des loyers; les emprunts de la ville de Bruxelles étant émis à environ 2,70 p. 100, l'intérêt, primes et amortissements compris, le prix de location annuelle d'une chambre, en tenant compte de l'allégement résultant de la location des échoppes, sera de 98 fr. 51.

*Saint-Gilles-les-Bruxelles* (63 100 hab.) a commencé, en 1894, par 5 petites maisons à un étage; elle y a renoncé et elle a maintenant un ensemble de maisons à logements multiples comprenant 130 locaux d'habitation.

Les emprunts contractés par la municipalité sont émis à 3,25 p. 100 avec une prime d'amortissement de 0 fr. 44 ou 0 fr. 49. Le revenu moyen paraît être à peu près équivalent.

V. Hollande : Une loi de 1853 permet aux fonctionnaires chargés de veiller à la salubrité de l'habitation, de pénétrer, même la nuit, dans les immeubles; la loi du 22 juin 1901 reconnaît aux con-

seils municipaux le droit d'interdire l'habitation des immeubles insalubres et de réglementer le nombre des habitants des maisons. Mais aucune ville n'a construit ni ne gère d'habitation.

VI. Suisse : *Genève* (145 000 hab.) a construit des maisons comprenant 43 appartements et 111 pièces.

*Lausanne* (65 000 hab.) a construit 8 maisons comprenant un total de 24 logements.

*Zurich* (191 200 hab.) a commencé par construire des maisons pour le personnel des entreprises municipales. En 1907, elle a construit 25 maisons, contenant 225 logements; en 1910, elle a construit 228 logements et 76 chambres mansardées; et elle a le projet de construire 370 nouvelles maisons.

*Berne* (85 000 hab.) a construit, en 1898, 134 petites maisons contenant 182 logements, et, en 1895, 25 nouvelles maisons.

*Neuchâtel* (23 600 hab.) a construit des maisons contenant 47 logements.

VII. Autriche : *Vienne* (1 999 900 habitants). — En 1911, on a discuté un projet affectant une somme de 480 000 couronnes (la cour. = 1 fr. 05) à la construction d'habitations provisoires pour les sans-asile.

VIII. Hongrie : *Budapest* (791 700 hab.). — En Hongrie, le gouvernement proposa, en 1908, à la Chambre des députés, de construire, aux environs de la ville, un groupe de maisons pouvant abriter de 8000 à 10000 familles. Un crédit de 12 millions de couronnes fut ouvert au ministère des Finances; et on acheta à Kispest un terrain de 169 hectares et dans le dixième arrondissement un second terrain de 77 hectares.

Au 1er mai 1911, 970 logements étaient achevés; en 1912, 2000 autres logements doivent être mis en location. L'opération doit être achevée en 1914.

Pour la location, la préférence est donnée aux ouvriers et employés subalternes de l'État.

Ces maisons sont dégrevées des taxes d'État. En 1909, le bourgmestre de Budapest proposa d'affecter 69 millions de couronnes à la construction des habitations à bon marché.

Actuellement, la ville a construit 26 maisons contenant 1600 logements et ayant coûté 27 millions de couronnes. Le 19 septembre, elle a décidé d'en construire 1000 autres.

Elle a fait construire des cités provisoires dont la durée est prévue pour vingt ans et qui contiennent 3000 logements. La dépense s'est élevée à 8 100 000 couronnes.

Enfin elle a construit un hôtel meublé de 500 lits et a le projet d'en édifier d'autres.

IX. Suède : *Stockholm* (344 000 hab.). — La commune possède et taxe 12000 logements; d'après le mémoire de M. Guinchard, directeur municipal de la ville, il faut compter 10136 locaux habités par 21000 personnes, presque 7 p. 100 de la population de la ville ; mais « ces logements sont situés dans de vieilles maisons à démolir », et la ville cherche à en vendre les terrains !

L'État a construit aussi des maisons au profit des ouvriers et employés de l'État, surtout de ceux des chemins de fer et des télégraphes. Dans la ville de Stockholm, on compte 443 logements habités par 1700 personnes.

Norvège : *Christiania* (227600 hab.). La ville a

fait construire et gère directement deux immeubles contenant 152 logements.

X. Après cette énumération des gestions directes d'habitations par les municipalités, M. Rousselle et ses collaborateurs du conseil municipal disent avec emphase :

> La conclusion de cette rapide revue de l'œuvre accomplie à l'étranger en matière d'habitations ouvrières, c'est que, « dans toutes les grandes villes, les pouvoirs publics l'ont abordée de front et ont tenté de la résoudre par les moyens les plus énergiques et les plus directs. »

Et de là leur indignation contre « la France qui, seule, parmi les grandes nations modernes, s'obstine à refuser aux communes, en dépit des défaillances de l'initiative privée et de l'expérience universelle, le droit d'intervention directe ».

Il est curieux de voir comment les mêmes faits sont susceptibles d'interprétations différentes. Ces conseillers municipaux parlent de la défaillance de l'industrie privée et de l'expérience universelle. Mais sans l'initiative privée où logeraient les 99 centièmes de la population de Londres ? Les faits énumérés, et non atténués à coup sûr, montrent que, dans la plupart des villes qui construisent et louent des logements, les privilégiés qui les occupent ne forment qu'une infime partie de la population. Si les propriétaires particuliers, personnifiés par M. Vautour, n'avaient pas logé depuis longtemps et ne logeaient pas encore les moins favorisés, ces villes n'existeraient pas. On voit que, dans un certain nombre de ces municipalités, ces logements constituent un supplément de traitement pour leurs

employés et leurs ouvriers. Le gouvernement hongrois est intervenu pour faire une ville de petits logements à côté de Budapest. Alors la municipalité de Budapest, à son tour, pour lutter contre cette concurrence, fait des maisons. Cette manière de vouloir loger tant de monde ne se justifie à aucun point de vue et présente pour l'avenir des dangers politiques et sociaux. J'admire les États et les villes qui, ayant besoin de ménager leurs finances et leur crédit, se lancent dans de pareilles prodigalités.

A entendre les socialisants et municipalisants, toutes les grandes villes construiraient et géreraient des habitations ouvrières. A l'appui de leurs dires, ils citent des faits : et ces faits démontrent exactement le contraire.

La plupart des grandes villes du monde ne construisent ni ne gèrent des maisons pour habitations ouvrières.

Celles qui se livrent à ce genre d'entreprises montrent la plus grande timidité, comme le prouve l'exemple si vanté du *London County Council*. Dans des villes contenant des centaines de mille habitants, on construit des logements pour quelques centaines d'habitants, et on dit avec aplomb aux Français : Imitez-les!

S'ils les imitent dans de telles proportions, cela ne servira pas à grand'chose.

Mais le danger n'en existe pas moins.

XI. Conclusions. 1° Les lois sur les maisons insalubres sont une nouvelle violation du droit de propriété;

2° L'établissement de carnets sanitaires met les

malades à la porte des immeubles. Pour y échapper, les propriétaires feront passer leurs candidats locataires au conseil de revision.

3° Les statistiques sanitaires des logements appartenant à des municipalités sont sans valeur, parce qu'elles choisissent leurs locataires.

4° Nous voyons le *London County Council* mettre à la porte 45 000 personnes et en loger 51 600; ce ne sont pas les mêmes; et entre la destruction et la construction des maisons, les malheureux expulsés ont-ils trouvé à se loger dans de meilleures conditions qu'auparavant?

5° Les villes qui achètent des terrains, augmentent le prix de ceux qui restent et par conséquent travaillent à leur hausse. En construisant des maisons, elles soustraient ce genre d'industrie à l'initiative privée et, en même temps qu'elles l'écrasent par leur concurrence, elles se montrent incapables de pourvoir aux besoins qu'elles ont la prétention de satisfaire. Elles travaillent à la hausse des loyers.

6° Elles subventionnent alors des sociétés plus ou moins financières et philanthropiques; elles leur donnent des privilèges, comme l'a fait en France la loi de 1894 renforcée par la loi de 1906; et M. Léon Bourgeois, lui-même, en qualifie les résultats de « sporadiques »; et le comité départemental du patronage des habitations à bon marché déclare que « le nombre des sociétés philanthropiques est peu important et qu'elles ne sont pas en état de modifier les conditions hygiéniques du logement ouvrier à Paris ».

7° La loi de 1906 a eu un résultat : tandis que les sociétés philanthropiques montraient leur impuissance, les propriétaires et les entrepreneurs ont

hésité à engager des capitaux dans la construction des petits logements, craignant de voir déprécier leurs immeubles par les sociétés privilégiées ou par la concurrence de la ville.

18° La statistique le prouve; l'excédent des locaux créés à Paris sur les locaux démolis a été :

De 1901 à 1906 . . $\frac{43\,475}{5} = 8695$ par an.

De 1905 à 1910 . . $\frac{33\,845}{5} = 6769$ —

Soit en moins 22 p. 100. Cette diminution a porté sur les logements de 500 francs et au-dessous.

| | Nombre de locaux créés. | Démolis. | Excédent. |
|---|---|---|---|
| De 1901 à 1905 . . . | 37 159 | 12 243 | 25 916 |
| De 1906 à 1910 . . | 28 792 | 11 605 | 11 197 |

Soit en moins 55 p. 100.

A Paris, la crise du logement a été provoquée par l'intervention législative et municipale.

19° La Chambre des députés a voté le 11 juillet une loi modifiant la loi de 1906 sur les habitations à bon marché; mais, dans cette loi, il ne s'agit pas de la construction et de la gestion directe des communes.

Aussi, les socialisants et les municipalisants la qualifient-ils de « trompe-l'œil », et sous certains rapports ils n'ont pas tort. Mais quand ils invoquent les exemples de l'Angleterre, de la Suisse, de l'Italie, etc., on peut leur retourner l'expression de « trompe-l'œil ».

L'échec de la loi de 1906 qu'ils invoquent ne

prouve pas que les municipalités doivent loger certaines catégories d'habitants; il prouve la supériorité de l'initiative privée, mue par le mobile économique qui est le gain, à toutes les combinaisons philantropiques, si encouragées, si subventionnées et si privilégiées qu'elles soient par les pouvoirs publics.

Cependant, le *Journal officiel* du 30 juillet 1912 a promulgué la loi autorisant la ville de Paris à emprunter 200 millions en vue de faciliter « la construction de maisons à bon marché ou d'acquérir et d'assainir les immeubles déjà existants ».

En compensation, le préfet de la Seine propose de mettre 11 millions d'impôts sur les locataires, sur les propriétaires et sur les affiches. En même temps, on ne fait pas les travaux de voirie nécessaires.

## CHAPITRE XVIII

# GAINS FACTICES

Charges des chemins de fer. — Taxes locales des chemins de fer prussiens et des chemins de fer anglais. — Le *Victorian State Coal Mine* et les chemins de fer de l'État. — La Nouvelle-Zélande. — Les bénéfices de l'Imprimerie nationale. — Monopole des assurances en Italie.

Les entreprises privées sont soumises à certaines charges dont sont exonérées les entreprises d'Etat. Ces exonérations donnent des illusions de bénéfices.

Les taxes locales payées par les chemins de fer de l'Etat en Prusse s'élèvent à 750 000 livres sterling tandis que les mêmes, payées par les chemins de fer du Royaume-Uni, ayant à peu près la même longueur, s'élèvent à 5 millions de livres. S'ils payaient le même taux, le bénéfice des chemins de fer de l'État en Prusse devrait être réduit proportionnellement[1].

Souvent les bénéfices d'une exploitation d'État ne sont obtenus qu'aux dépens d'un autre service d'État.

On dit qu'en Australie le *Victorian State Coal Mine* est un succès, mais le directeur des chemins

1. Edwin A. Pratt. *Railways and Nationalisation*, p. 3.

de fer, M. Fitzpatrick se plaint de perdre 45 millions de francs en prenant du charbon de l'Etat.

Dans la Nouvelle-Zélande, les *State Coal Mines* font payer très cher leur charbon aux chemins de fer et aux administrations de l'Etat.

Pierre est découvert au profit de Paul : mais les méthodes de présenter les comptes sont telles que le public ne s'en aperçoit pas, dit le *Liberty and Progress* de Melbourne. (25 mai 1911.)

L'Imprimerie nationale exécute des travaux pour des éditeurs ; en même temps, comme elle a le monopole des imprimés ministériels, elle les fait exécuter par des imprimeries privées, et elle en majore le prix quand elle les livre aux départements qui ont été obligés de les lui commander. Ainsi, M. l'inspecteur des finances Bizot a signalé le fait suivant :

« L'Imprimerie nationale exécute les formules de télégrammes. L'Imprimerie nationale avait sous-traité avec l'industrie privée, par qui les formules lui étaient livrées, coupées, pliées, perforées, engommées et bloquées au prix de 67 centimes le mille des formules en bloc de 100, et de 50 centimes le mille de formules non bloquées. Or, jusqu'en 1911, l'Imprimerie nationale facturait à l'administration de la poste cette fourniture au prix de 2 francs et 1 fr. 62 au lieu de 67 centimes et 50 centimes. Cette majoration de plus de 200 p. 100, représentait, en 1910 pour l'Imprimerie nationale, un bénéfice de 82 000 francs. »

Mais qui donc a payé ce bénéfice de l'Imprimerie nationale? C'est l'administration des postes, c'est-à-dire l'Etat, en supportant une surcharge de dépense de 82 000 francs!

La loi du 4 avril 1912 stipule que le monopole des assurances en Italie aura la franchise postale et que ses bénéfices ne seront pas soumis à l'impôt sur le revenu.

Ces dégrèvements seront comptés à l'actif du monopole des assurances; mais ils doivent être déduits des ressources de l'État.

CHAPITRE XIX

# MONOPOLES FISCAUX

I. *La Régie des tabacs* : Les gains du Trésor. — Les pertes de l'agriculture, de l'industrie et du commerce. — Le tabac national et le maryland. — La résistance du client. — Le Bénéfice. — Contrôle illusoire.
II. *Le monopole des allumettes* : pas d'amortissement. — Artifice de comptabilité.
III. Bénéfice fiscal.

I. Comme résultats merveilleux, on cite volontiers le monopole des tabacs en vigueur depuis 1811.

Le revenu paraît énorme : en 1815, il était de 32 123 000 francs ; en 1830, de 46 782 000 francs ; en 1850 de 88 915 francs ; en 1869, de 197 210 000 francs ; en 1890, de 305 918 000 francs ; en 1900, de 333 872 000 francs ; en 1910, de 407 330 000 francs.

Sans doute ce résultat est très beau au point de vue fiscal. Cela prouve que le nombre des Français qui ont consommé du tabac a augmenté plus vite que la population.

Mais il y a d'autres moyens de percevoir des taxes productives sur le tabac. Le Royaume-Uni, dans l'exercice 1908-1909 a perçu 13 328 000 livres sterling sur le tabac, soit 333 450 000 francs ou seu-

lement 74 millions en moins que ne nous a donné le monopole.

Nous voyons ce que le monopole fait gagner au Trésor : mais nous ne voyons pas ce qu'il fait perdre à l'agriculture et à l'industrie françaises.

Cultiver du tabac est une faveur : et j'ai entendu un député dire : « Je garantis bien que pas un de mes adversaires politiques ne cultivera un pied de tabac. »

Peut-être se vantait-il : mais il suffit qu'un député puisse tenir ce langage pour prouver que les autorisations sont susceptibles d'arbitraire.

En tout cas, il n'y a que vingt-sept départements qui soient autorisés à cultiver du tabac. Ils sont situés dans toutes les parties de la France, depuis le Nord jusqu'aux Landes, depuis l'Ille-et-Vilaine jusqu'au Var. Ce ne sont donc point des raisons climatériques qui ont déterminé les autorisations. Ce sont des raisons politiques.

Le nombre des hectares autorisés était de 17 955 en 1909, de 18 005 en 1910, sur lesquels il y en a eu 15 037 et 14 683 hectares cultivés. Le nombre des privilégiés était respectivement de 48 395 et de 47 283.

La quantité de tabac achetée a été de 23 134 000 kg. en 1909, moyennant 23 122 000 francs, et en 1910 de 21 034 000, moyennant 22 085 000 francs.

| | Fr. c. |
|---|---|
| La valeur est portée (p. XII) à . . . . . | 23 226 874 33 |
| Celle des tabacs exotiques à. . . . . | 31 825 437 95 |
| Tabacs d'Algérie. . . . . | 2 038 054 85 |
| Tabacs de saisie et repris aux débitants. | 142 772 15 |
| | 57 233 139 28 |

Aujourd'hui, vous achetez du scaferlati, c'est une matière première. Par conséquent, vous pouvez croire que vous avez le droit de l'utiliser pour en confectionner des cigarettes. La Cour de cassation avait, du reste, rendu un arrêt dans ce sens.

Il n'en est rien. L'administration des contributions indirectes intervient et elle vous dit : « Vous ne pouvez, vous, simple particulier, fabriquer des cigarettes, car je me suis réservé le monopole de cette fabrication. » De là était né un conflit entre la régie et la Cour de cassation. La loi de finances de 1895 y a mis fin en donnant raison à la prétention exorbitante de la régie ; elle a décidé que si vous pouviez, avec le tabac que vous achetez à la régie, faire des cigarettes pour votre usage personnel, vous n'aviez pas le droit de vendre ces cigarettes à votre voisin.

Le 17 et le 18 septembre 1903, il y eut au Sénat une discussion tout à fait édifiante sur la manière dont l'État traite les consommateurs.

Des sénateurs voulurent imposer au fumeur français l'obligation de ne fumer que du tabac national. Le ministre des Finances, M. Rouvier, résista ; mais il montra toutefois avec quel sans-gêne l'État traite le consommateur, qui ne peut s'adresser qu'à lui.

En 1900, dit-il, il entrait dans la composition du scaferlati ordinaire 52 p. 100 de tabacs indigènes et 48 p. 100 de tabacs exotiques.

En 1901, l'administration porte la proportion à 54 p. 100 de tabacs indigènes et à 46 p. 100 de tabacs exotiques. La consommation diminue de 40000 kilogrammes.

Qu'aurait fait un industriel ? Il serait revenu à l'ancienne proportion.

Que fait l'État? Il augmente la proportion du tabac indigène. En 1902, le scaferlati est composé de 63 p. 100 de tabacs indigènes et de 37 p. 100 de tabacs exotiques.

Le ministre ajoute avec sérénité : « De nombreuses plaintes s'élèvent. »

Mais que fait le ministre? Donne-t-il satisfaction aux consommateurs? Revient-il à l'ancienne formule? Non. . .

Il les met en pénitence de cette autre manière : comme ils ont abandonné le scaferlati pour se porter sur le maryland, il augmente le prix du maryland. Ça leur apprendra à ne pas se contenter du tabac de la régie. Cependant M. Gomot et M. Ournac trouvent que cette proportion du tabac indigène n'est pas suffisante!

Cet exemple démontre une fois de plus cette loi générale :

*Dans un régime de libre concurrence, le producteur a plus besoin du client que le client n'a besoin de lui, et, alors, il s'efforce de lui donner le maximum d'utilité au minimum de prix.*

*Dans le régime du monopole, le client est obligé de subir les exigences du producteur;* pour s'y dérober, il n'a d'autres ressources que cette grève qui s'appelle l'abstention et qui, pour lui, est la privation. Comme le prouve l'exemple du maryland, il ne peut même pas avoir recours à la substitution du produit par un autre produit, car, alors, on le met à l'amende.

M. Cochery releva, à partir du 14 mai 1910, les tarifs concernant les tabacs de luxe et certains tabacs de vente courante. On attendait de cette mesure une augmentation de recettes annuelles de

18 millions, et pour 1910 de 135000000 francs. La plus-value ne fut que 10044000 francs, supérieure seulement de 998000 francs à l'excédent moyen constaté dans les quatre années antérieures. Le résultat détaillé des ventes montra que le public avait renoncé aux tabacs supérieurs et s'était reporté sur le scaferlati dont le prix était resté le même. Probablement ce n'était point sans murmures discrets qu'il s'était résigné à ce changement d'habitude; mais cette grève passive et silencieuse eut le résultat qu'il pouvait souhaiter. Le décret du 26 juin 1911 rétablit les anciens tarifs « pour les espèces dont l'abandon progressif risquait de porter atteinte aux intérêts du monopole, c'est-à-dire le scaferlati supérieur et les cigarettes de vente courante confectionnées avec ledit scaferlati ».

Supposons que le monopole du tabac n'existe pas en France. Nous sommes extrêmement habiles pour obtenir des produits ayant une saveur raffinée et nous savons les présenter de la manière la plus élégante. Supposons que la culture et la vente du tabac soient libres. Il y aurait des dizaines de milliers d'hectares employés à cette culture dans les départements où elle pourrait donner les meilleurs tabacs. On verrait s'établir des industriels qui, les mêlant habilement avec des tabacs exotiques, en feraient des objets d'exportation. On verrait dans les grandes villes des magasins de tabacs élégants et vastes comme ceux qu'on voit à l'étranger.

La régie a beau vanter l'excellence de ses produits. L'étranger ne partage pas cette opinion, car son exportation est nulle: 3 547000 francs en 1910: et cependant elle essaye d'exporter, car elle compte

dans ce chiffre 83 718 francs de remises accordées à des agents spéciaux pour l'exportation.

Si le monopole rapporte 405 millions à l'État, il fait perdre certainement plusieurs centaines de millions par an à l'agriculture, à l'industrie et au commerce français.

La régie des tabacs regarde peu à son prix de revient, le monopole lui garantissant la vente lui donne une large marge.

Le compte du monopole fournit une sorte de compte industriel intitulé : *Capital de la régie*. Au 31 décembre 1910, le montant s'en chiffre à 153 841 482 fr. 07. Rien de plus précis. Il se décompose ainsi :

| | Fr. c. |
|---|---|
| Tabacs. . . . . | 99 599 224 07 |
| Bâtiments. . . . . | 42 146 962 » |
| Machines. . . . . | 6 219 730 » |
| Ustensiles, fournitures, mobilier. . . . . | 5 875 566 00 |
| TOTAL. . . | 153 841 482 07 |

Ce tableau est suivi de ceci :

*Situation de la régie envers le Trésor*

Au 31 décembre, la régie devait compte au Trésor :

| | Fr. c. |
|---|---|
| 1° De son capital évalué à. . . | 153 841 482 07 |
| 2° Des restes à recouvrer sur les produits. . . . . | 96 984 44 |
| TOTAL. . . | 153 938 466 51 |
| Mais elle avait encore à payer sur les dépenses. . . . . | 6 504 885 73 |
| Finalement elle était redevable envers le Trésor de. . . . . | 147 433 580 78 |

Mais qu'est-ce que le Trésor peut faire de 43 millions de bâtiments, de 6 millions de machines, etc.?

Il est évident que ce n'est pas là un budget industriel.

L'administration des tabacs a acheté en 1910 pour près de 32 millions de francs de tabac à l'étranger. Des ingénieurs des tabacs vont sur les lieux de production, se rendent à Brême et achètent des tabacs. Ils ont été préparés à ces actes de commerce par l'Ecole polytechnique. Je suis d'autant plus à l'aise pour en parler que leur probité n'est pas discutée; mais quel contrôle le Parlement peut-il exercer sur les millions de tabacs achetés de la main à la main? Il ne s'agit plus là d'adjudications. Elles seraient impossibles.

On peut dire que *le contrôle du Parlement ne saurait avoir d'effet utile dans les exploitations industrielles dont se charge l'État.*

II. *Le compte en matières et deniers de l'exploitation du monopole des allumettes chimiques* pour 1910 nous donne les renseignements suivants:

Le montant du capital de la régie au 31 décembre 1910, se chiffre à 10633635 fr. 92 et se décompose ainsi qu'il suit:

| | Fr. c. |
|---|---|
| 10 697 036 288 allumettes fabriquées. . . . | 2347805 40 |
| 18883 104 633 allumettes blanches. . . . . | 672631 53 |
| Autres matières et produits. . . . . | 234 266 99 |
| Bâtiments et terrains . . . . . | 4150301 » |
| Machines, appareils, ustensiles et objets mobiles. . . . . | 2531184 » |
| Fournitures diverses. . . . . | 727447 » |
| TOTAL. . . | 10663635 92 |

| | Fr. c. |
|---|---|
| Comparés avec les chiffres correspondants au 31 décembre 1909, les chiffres représentent une augmentation du capital de. . | 525 111 05 |
| Se décomposant ainsi : | |
| Allumettes fabriquées. . . . . | 353 708 07 |
| Allumettes blanches. . . . . | 20 945 64 |
| Machines, appareils, etc. . . . . | 301 487 » |
| Fournitures et matières diverses. . . . . | 112 458 34 |
| | 788 599 05 |
| *Diminutions* | |
| Bâtiments et terrains. . . . . | 263 488 » |
| Augmentations nettes. . . . . | 525 111 05 |
| *Bénéfice* | |
| Les recettes d'une année s'étant élevées à. . | 42 435 220 26 |
| Et les dépenses budgétaires à. . . . . | 12 333 827 50 |
| La différence entre les recettes et les dépenses est de. . . . . | 30 101 392 76 |
| Si l'on ajoute à cette différence l'augmentation survenue dans le capital de la régie et qui a été chiffrée ci-dessus. . . | 525 111 05 |
| On obtient le bénéfice de l'année 1910. . . | 30 626 503 81 |
| Le bénéfice de l'année 1909 ayant été de. | 29 832 443 95 |
| Il en résulte une augmentation de. . . . | 794 059 86 |
| *Situation de la régie envers le Trésor* | |
| Au 31 décembre 1910, la régie devait compte au Trésor : | |
| 1° De son capital évalué à. . . . . | 10 633 635 93 |
| 2° Des restes à recouvrer sur les produits de l'année 1910. . . . . 1 369 770 14 | |
| De l'année 1908. . . . . 73 794 » | 1 443 564 14 |
| Total[1]. . . | 12 107 200 09 |
| Mais elle avait encore à payer sur les dépenses de l'année 1910. . . . . | 1 583 592 22 |
| Finalement elle était redevable au Trésor de. | 10 525 607 84 |

1. Ces chiffres, qui ne concordent pas, sont copiés sur le rapport officiel.

On trouve beaucoup de détails dans les pages qui suivent : mais on ne trouve nulle part trace de ce que les Anglais appellent *depreciation*, c'est-à-dire de l'amortissement des immeubles et de l'outillage.

La régie achète pour 3 206 326 fr. 04 d'allumettes à l'étranger sur lesquels elle paye 671 608 fr. 07 de droits de douane et 3 008 fr. 64 de frais accessoires, ce qui porte le total à 3 940 942 fr. 76.

Ainsi le ministre des Finances perçoit sur le monopole 671 608 fr. 07 à la douane et en reçoit en moins une somme égale. C'est là un artifice de comptabilité d'autant plus étonnant que les allumettes étrangères étant prohibées, nul ne peut en introduire que l'État.

III. *Bénéfice fiscal.* — On donne, pour les tabacs et les allumettes, à la différence existant entre les recettes et les dépenses le titre de « bénéfice », mais ce bénéfice est une extorsion à l'égard des consommateurs qui ne peuvent se procurer à moindre prix des objets semblables à ceux que leur impose le monopole.

Le mot « bénéfice » est donc tout à fait impropre.

En 1891, une commission de la Chambre des députés demanda aux ministres de faire participer le personnel aux bénéfices des exploitations de l'État.

J'avais, en ce moment, comme exploitation industrielle dans mon service, l'ancien réseau de l'État. Je répondis qu'il ne faisait pas de bénéfices et que, par conséquent, il ne pouvait les partager. Mais pouvait-on donner aux employés et ouvriers des tabacs et des allumettes, une participation aux « bénéfices résultant de la vente de leurs produits » ? Ce ne sont pas des bénéfices, ce sont des produits fiscaux, imposés aux consommateurs.

Beaucoup de ceux qui demandent « des budgets industriels » ont l'arrière-pensée que les régies des tabacs et des allumettes deviendraient la propriété du personnel exploitant qui traiterait avec l'État, de manière à garder pour lui une « part des bénéfices. » Mais « ces bénéfices » ne sont que le résultat d'une contrainte : et le jour où la force légale qui l'a constituée disparaîtrait, « le bénéfice » s'évanouirait.

*Un bénéfice fiscal n'est pas un bénéfice industriel.*

CHAPITRE XX

# LE MONOPOLE DE L'ALCOOL EN SUISSE ET EN RUSSIE

I. L'invention du monopole de M. E. Alglave. — Le monopole repoussé en Allemagne. — Pas de monopole en Autriche. — Une tentative en Italie.

II. En Suisse, il avait pour objet l'abolition des droits d'ohmgeld. — Ne s'applique ni à la distillation du vin ni à celle des fruits à noyau et à pépins. — 10 p. 100 des recettes contre l'alcoolisme. — Vote du monopole par surprise. — Numa Droz. — La prime électorale aux pommes de terre. — Restriction à un quart des achats en Suisse. — Déception fiscale.

III. En Russie. — Empêche le moujick de consommer sur place. — Caractéristique du débit de boisson. — Augmentation de l'ivresse publique. — But moral déclaré. — Succès fiscal.

I. M. Émile Alglave voulait instituer, il y a une trentaine d'années, le monopole de l'alcool en France.

Invoquant l'argument d'autorité, il disait avec un magnifique aplomb, que la France serait le dernier pays de l'Europe à adopter le monopole de l'alcool ; et il lui faisait honte de son esprit routinier. Il invoquait l'exemple de l'Allemagne, et, en effet, un projet de monopole fut soumis au Reichstag le 22 février 1886 ; mais il fut rejeté le 27 mars suivant par 181 voix contre 3, malgré l'intervention

de M. de Bismarck, qui invoqua les besoins financiers de l'empire et la réforme des impôts communaux.

Les grands propriétaires distillateurs appuyaient le projet, car l'État promettait d'acheter leur alcool 40 marks, soit 10 marks plus cher qu'il ne valait à ce moment, ce qui leur faisait un cadeau de 35 millions. Toutefois, s'ils envisageaient avec satisfaction le bénéfice immédiat, ils se demandaient ce qui adviendrait si, plus tard, sous des pressions diverses, le gouvernement, au lieu d'avoir à sa tête un distillateur important comme M. de Bismarck, avait des hommes qui ne voulussent pas se laisser soupçonner de faiblesse pour les grands distillateurs et qui eussent besoin de ressources pour équilibrer le budget. On considéra que le monopole augmenterait le pouvoir du gouvernement, ferait des débitants ses agents électoraux; on examina les questions de rectification et d'exportation et, depuis ce temps, il n'a plus été question du monopole de l'alcool au Reichstag.

Devant la commission chargée d'étudier le monopole de l'alcool en 1887, M. Alglave affirma que l'Autriche l'avait adopté.

Il donna même des détails circonstanciés : le prix du petit verre était fixé à 0 fr. 04, la remise accordée au cabaretier était de 10 p. 100; il affirmait qu'en Autriche la mesure n'était pas fiscale puisque le budget était en excédent de 7 à 8 p. 100, mais purement hygiénique.

Or, tout cela n'existait que dans l'imagination de M. Alglave. Il n'y a pas de monopole en Autriche.

M. Alglave invoquait encore l'exemple de l'Italie. Or si, en Italie, sept ans plus tard, en 1894, le

gouvernement a eu la velléité de l'établir, il y a renoncé devant le tollé qui s'est élevé. La Belgique a réformé sa législation sur l'alcool en 1896. Un projet de monopole présenté par le groupe socialiste fut rejeté sans scrutin. Elle augmenta les droits sur l'alcool, elle a prohibé l'absinthe, mais la question du monopole n'a joué aucun rôle.

Par conséquent, l'argument de l'exemple donné par M. Alglave ne vaut pas plus que les autres.

Le monopole n'existe que dans deux pays, en Suisse et en Russie. M. Louis Martin, qui, comme député du Var, reprit en 1902, le projet de M. Alglave et le présenta à la Chambre des députés, dit :

« Vous savez tous que le monopole de l'alcool fonctionne en Suisse et en Russie d'après les idées de M. Alglave. » Je l'ignorais. Mais si l'un et l'autre étaient conformes aux idées de M. Alglave, elles seraient au moins de deux ordres différents.

II. L'établissement du monopole suisse a eu pour objet l'abolition des droits d' « ohmgeld ». On appelait ainsi des droits d'entrée cantonaux, espèces de douanes intérieures aux tarifs différents, sur les vins, les cidres, les bières, l'alcool. Établis dans 16 cantons sur 22, ils entravaient la liberté du commerce et de la circulation dans la Confédération suisse. Déjà la constitution de 1848 avait interdit de les relever : lors de la négociation du traité de commerce avec la France, en 1864, ils avaient donné lieu à de sérieuses difficultés. La constitution fédérale de 1874 avait prescrit qu'ils devaient prendre fin le 1er janvier 1890.

L'article 31 de la constitution garantissait « la liberté de l'industrie et du commerce dans toute

l'étendue de la Confédération ». L'article 32 stipulait des exceptions pour « le sel, la poudre de guerre, les droits d'entrée sur les vins et autres boissons ». La revision de 1885 y ajouta : « la fabrication et la vente des boissons distillées », et par l'article 32 *bis*, donna à la Confédération « le droit de décréter par voie législative, des prescriptions sur la fabrication et la vente des boissons distillées ».

Seulement, intervient immédiatement cette grave question dont je reproduis le texte : « La distillation du vin, des fruits à noyaux et à pépins et de leurs déchets, des racines de gentiane, des baies de genièvre et d'autres matières analogues, est exceptée des prescriptions fédérales concernant la fabrication et l'impôt. »

C'est le triomphe des bouilleurs de cru, de tous genres, producteurs de kirsch, de bitter, de gin et distillateurs de vin. Les restrictions ne s'appliquent qu'à l'alcool provenant des matières amylacées. Le second paragraphe de cet article 32 *bis* ajoute que « le commerce des boissons alcooliques non distillées ne pourra plus être soumis par les cantons à aucun impôt spécial ». Le troisième paragraphe déclare que « les recettes nettes de la Confédération résultant de la distillation indigène et de l'élévation correspondante des droits d'entrée sur les boissons distillées étrangères seront réparties entre les cantons proportionnellement à leur population de fait établie par le recensement fédéral le plus récent ».

Il se termine par cette singulière prescription : « Les cantons sont tenus d'employer au moins 10 p. 100 des recettes pour combattre l'alcoolisme dans ses causes et ses effets. » Mais ils ont tenu peu de compte de cette prescription.

On voit que le but de la revision du 25 octobre 1885 était d'assurer la liberté de circulation des boissons sur le territoire de la Confédération en supprimant les droits d'entrée cantonaux. C'est une loi de liberté.

La revision de 1885 donnait à la Confédération « le droit de décréter par voie législative des prescriptions sur la fabrication et la vente des boissons distillées »; mais elle n'impliquait pas le monopole. M. Numa Droz, chargé du département de l'Agriculture, était opposé au monopole, mais partisan de la suppression des droits d' « ohmgeld ». Si les adjonctions à la constitution fédérale soumises le 25 octobre 1885 au referendum n'excluaient pas le monopole de l'alcool, elles ne le faisaient nullement prévoir. Elles faisaient prévoir, au contraire, le système de l'impôt et par l'impôt de l'alcool, mieux que par le monopole, on pouvait arriver à la suppression des droits d'« ohmgeld ».

« Dans la discussion des Chambres, je ne crois pas que le mot de monopole ait été prononcé une seule fois », dit M. Numa Droz. Il parle de la surprise qui se produisit quand le département de l'Intérieur présenta au Conseil fédéral trois projets, dont deux relatifs au monopole. Le Conseil fédéral adopta, sur l'insistance de M. Numa Droz, et par quatre voix contre trois, le premier projet qui était celui de l'impôt; mais la commission du conseil national adopta le projet de monopole. La majorité du gouvernement capitula à la condition que la Confédération ne distillerait pas elle-même, et la loi actuelle fut votée le 23 décembre 1886 et approuvée le 15 mai par un referendum avec 267 500 voix contre 138 500.

Comme les Suisses sont des gens vieillis dans la pratique des institutions libres, ils ont eu de la méfiance, ils ont voulu limiter leurs pertes et ils ont déclaré que les trois quarts de l'alcool du monopole seraient achetés à l'étranger et que un quart seulement serait acheté en Suisse, sans pouvoir excéder toutefois 20 000 hectolitres ou 25 700 quintaux métriques par an[1].

On avait prévu que le monopole rapporterait un produit net de 8 840 000 francs qui devait être réparti entre les cantons à octroi.

Voici les résultats pendant les cinq premières années :

| | |
|---|---|
| 1887-1888 . . . . . | 5 422 316 |
| 1889 . . . . . | 4 547 108 |
| 1890 . . . . . | 6 306 668 |
| 1891 . . . . . | 6 013 335 |
| 1892 . . . . . | 5 778 668 |

Depuis 1896, le produit net est réparti entre tous les cantons proportionnellement à leur population.

Voici les chiffres répartis de 1906 à 1910.

| | |
|---|---|
| 1906 . . . . . | 6 317 544 |
| 1907 . . . . . | 6 483 796 |
| 1908 . . . . . | 5 985 041 |
| 1909 . . . . . | 5 818 790 |
| 1910 . . . . . | 6 317 543 |

Ainsi, jamais le monopole n'a atteint le chiffre de répartition prévu. Pendant les cinq dernières années, il est inférieur de 30 p. 100 à ce qu'on en attendait vingt-cinq ans plus tôt.

1. V. Numa Droz, *Études économiques*...

Pour la Suisse, ce n'est pas un désastre; mais si l'expérience s'était poursuivie en France, basée sur les illusions de M. Alglave qui prévoyait une recette de 1 500 millions de francs ou sur celles de M. Guillemet qui prévoyait 7 ou 800 millions, on aurait abouti à des déficits de centaines de millions.

En France, M. Alglave répétait souvent que le monopole suisse a été surtout installé dans un but hygiénique et non pas dans le but de gagner de l'argent. C'est là une erreur complète, comme je viens de l'indiquer, puisque le monopole suisse avait pour but le remboursement des droits d' « ohmgeld ».

Mais, tout d'abord, sous la pression des hygiénistes, l'administration du monopole a donné de l'alcool complètement rectifié. C'est une liqueur incolore ayant une certaine saveur brûlante; les Suisses, habitués à boire du schnaps qui provoque un fort grattement dans le gosier, ont demandé que l'alcool du monopole leur procurât la même sensation; la régie dut ajouter de l'alcool impur à l'alcool rectifié pour lui donner le goût de « fusel » sans lequel le monopole aurait fait une faillite complète.

Maintenant on se contente de la rectification telle qu'elle est faite par l'industrie qui vend l'alcool.

III. D'après Pierre le Grand, « la joie de la Russie, c'est de boire ». Mais elle n'a pas grand'chose à boire; 2 à 4 millions d'hectolitres de vin; 4 millions d'hectolitres de bière pour une population de plus de 130 millions d'habitants, soit à peu près 3 litres par tête. Si elle veut donc se livrer à la joie, elle doit consommer de l'eau-de-vie : le monopole n'est pas une nouveauté pour elle. C'est une

institution qui date de 1598. Elle a parcouru des phases diverses. Abolie en 1863, elle a été rétablie le 1er janvier 1895 dans les quatre provinces de Perm, d'Orenbourg, de Samara et d'Oufa, ayant une population de 10 millions d'habitants. Cette population consommait 200 000 hectolitres d'alcool, ce qui fait 2 litres par tête, moins de la moitié de la consommation française.

En Russie, le peuple vit sous un régime paternel : l'empereur est le « petit père » de ses sujets; il doit les protéger pour leur bien; il doit veiller sur eux et les préserver du mal. Le paysan russe, le *moujick*, a un défaut : mal nourri, il aime boire, et quand il entre dans un débit, il réclame de la *vodka*. C'est du trois-six ramené à 40 degrés par une addition d'eau. Quand il n'a plus d'argent pour en acheter, il vend jusqu'à sa charrette, ses bestiaux, ses meubles; il vend jusqu'à ses habits, de sorte qu'en hiver, il risquerait de mourir de froid dans la rue, si la police ne le ramassait pas.

Alors l'empereur de Russie a dit : « Je ne m'oppose pas à ce que mes sujets consomment de l'alcool; s'ils n'en consommaient plus, cela nuirait trop aux finances de mon empire; seulement, je vais obliger le moujick à ne pas le consommer au cabaret. »

Et on lui vend une petite fiole de 6, 12 ou 60 centilitres, dont le prix est rigoureusement proportionnel au contenu de la fiole, de sorte qu'il n'ait pas intérêt à en acheter une grande quantité à la fois.

Voilà sur quelle idée repose le monopole de l'alcool en Russie. Quels en ont été les résultats pratiques ?

Les débits d'alcool sont tenus par des fonctionnaires qui touchent des traitements fixes de 70, 80,

100 francs, avec un maximum de 150 francs par mois. Ils n'ont aucun intérêt à développer la consommation. C'est une position très honorable. Une trentaine de ces fonctionnaires sont membres de la noblesse.

Quel est le caractère particulier de ces débits ? C'est de n'avoir ni tire-bouchon, ni verre, ni chaise. La fiole qu'on y vend est scellée avec une vignette et il est absolument interdit de la déboucher sur place. On entre, on paye, on emporte. Le débit n'est pas un cabaret.

Le moujick, une fois en possession de sa bouteille, sort du débit. Arrivé dans la rue, il trouve un industriel qui possède ce qu'il n'a pu trouver dans la boutique, c'est-à-dire un tire-bouchon et un verre.

Celui-ci lui en offre l'usage avec une croûte de pain et un morceau de hareng; pendant qu'il débouche la bouteille magique, le moujick mange la croûte de pain et le filet de hareng.

Mais, comme le moujick a peur d'être dérangé par la police s'il reste dans la rue, il se dépêche de boire l'eau-de-vie et il retourne chercher une autre bouteille.

De sorte que le résultat final est celui-ci : au lieu de consommer comme autrefois, bien à l'abri, plus ou moins lentement, de l'alcool dans un cabaret, autour d'un bon poêle, le paysan russe l'absorbe en toute hâte, en plein air, dans la rue.

J'ai pris ces renseignements dans des rapports officiels, adressés à l'Empereur par des comités de tempérance qui, chose qui peut paraître étrange! ont à leur tête les directeurs mêmes des contributions indirectes.

Ils constataient tous que ce régime avait provoqué une augmentation de l'ivresse publique. Dans une seule ville, à Ztatooust, du 1er janvier au 16 août 1895, il y eut relativement, à la période précédente, 265 cas d'ivresse publique, au lieu de 155, ce qui fait une augmentation de 68 p. 100.

Alors, tandis que l'institution du monopole avait pour but de supprimer la consommation sur place, tous ces comités de tempérance se sont préoccupés de savoir comment on pourrait la rétablir dans de bonnes conditions. C'est ainsi qu'on a cherché à ouvrir aux buveurs d'alcool des traktirs, établissements où l'on mange des tartines en buvant des boissons chaudes, mais d'où l'alcool est proscrit. Dans les brasseries, l'alcool est aussi proscrit. Le moujick apporte sa fiole et en mélange le contenu à la bière. Les comités de tempérance cherchaient de quelle manière régulariser cet état de choses.

M. de Witte déclarait que le monopole de l'alcool en Russie n'avait point un but fiscal, mais un but moral : maintenant, le but moral est abandonné et le but fiscal est avoué.

Les recettes du monopole jouent un rôle trop important pour qu'on essaye de l'atténuer.

Il a réussi sous ce rapport, comme je l'ai déjà dit, puisque dans le budget de prévision 1912-1913, elles sont prévues à 763 923 000 roubles (2 632 millions de francs) pour un budget total de 2 900 millions de roubles (7 714 millions de francs). Elles représentent donc 29 p. 100 des recettes; mais en Russie, il n'y a pas les sources multiples de l'alcool qu'il y a en France ; et si la vodka du monopole peut convenir au moujick, elle ne conviendrait certainement pas à la majorité des Français.

## CHAPITRE XXI

# DÉSORDRES FINANCIERS

I. Le contrôle du Parlement. — M. Jules Roche.
II. L'Imprimerie nationale.
III. L'administration de la marine. — L'usine de Guérigny.
IV. Coût des constructions navales.
V. Les postes, télégraphes et téléphones.
VI. Le télégraphe en Grande-Bretagne.
VII. La caisse d'épargne postale britannique.
VIII. Les projets de budgets et les règlements de budgets.
IX. Emprunts dissimulés.

I. M. Jules Roche envisageant les conséquences du rachat de l'Ouest disait :

« Je n'en considère qu'un détail : la création d'un budget particulier du réseau futur, avec sa dette particulière, ses emprunts et ses titres particuliers.

« Ainsi il y aurait deux dettes publiques de la France? Une dette pure et simple, celle qui existe, gagée sur les ressources générales de la nation. Une autre dette, dette nouvelle, contractée par les chemins de fer de l'*État*, dette d'*Etat* par conséquent, gagée par les mêmes ressources que la rente actuelle et gagée en outre, d'une façon supplémentaire, par le réseau des chemins de fer de l'Etat?

« Car, ou bien il en serait ainsi, ou bien les emprunts spéciaux et la dette spéciale du futur réseau sont des mots privés de sens.

« Quelle est cette conception financière, juridique, politique? Quelle est cette comptabilité?... En voilà une que le décret de 1862 n'a point prévue!... Et quel ne serait pas l'avenir d'un pareil système, s'il était une fois adopté pour les *grands chemins de fer de l'État?*

« Nous aurions bientôt l'emprunt des postes, télégraphes et téléphones; — l'emprunt des allumettes; — l'emprunt des tabacs; — les emprunts des prochains monopoles; — emprunt de l'alcool, — emprunt du sucre, — emprunt des assurances, — emprunt du pétrole...

« Celui-ci mettrait fin à tous les autres, sans doute, et réglerait tous les comptes. « Flambez, Finances! »

En ce moment, les socialistes abandonnent les théories marxistes, comme ils ont abandonné les théories de Fourier, de Cabet, de Louis Blanc, de Proudhon, etc. Les plus perspicaces sont à la recherche de nouvelles erreurs. Ils s'imaginent que, si on supprime les entreprises privées, l'Etat et les communes produiront en beaucoup plus grande abondance, d'une manière beaucoup plus régulière et économique que les entreprises privées, tous les objets nécessaires à l'homme. Ils en concluent que toute l'activité économique doit être transformée en services publics.

Voilà leur postulat.

Mais ils oublient de le justifier par des faits. Or, l'expérience universelle prouve que ce que fait l'État, il le fait à plus haut prix que les entre-

prises privées; que, bien loin de n'agir qu'en vue de l'objet à poursuivre, il y mêle toujours des considérations étrangères qui ruinent les entreprises dont il a assumé la charge; qu'il confond les comptes de telle manière qu'il est très difficile de connaître exactement le prix de revient et les rendements des gestions qu'il pratique; que, bien loin d'être un agent de progrès, il se montre, étant à l'abri de la concurrence, misonéiste et, souvent, non seulement ne fait pas lui-même, mais empêche les autres de faire.

Quant aux municipalités qui agissent dans un rayon plus étroit, nous les voyons, chaque fois qu'elles tentent l'exploitation d'une industrie, y apporter les mêmes défauts; d'où nous pouvons conclure que le socialisme municipal est la condamnation du socialisme d'État.

Et encore le socialisme municipal a-t-il jusqu'à présent réduit ses expériences aux tramways, au gaz, à la lumière électrique, au téléphone, à l'adduction d'eau, à des tentatives de logement à bon marché.

S'il a échoué dans ces entreprises, que serait-ce donc quand il s'agirait d'alimenter, en solides et en liquides, d'habiller, de chauffer, de loger, d'occuper et d'amuser les populations?

La Chambre des députés avait adopté un article 70 de la loi de finances de 1912 qui, malgré de bonnes raisons données par M. Jules Roche, instituait l'autonomie financière de la manufacture de Sèvres. Il aurait constitué le dixième budget annexe.

Si la manufacture de Sèvres est une manufacture de l'État, elle ne doit pas être séparée du bud

get de l'État ; et pourquoi la séparer du budget de l'État alors que la manufacture des Gobelins y reste attachée ?

L'article a disparu de la loi de finances.

Dans nos études sur l'administration des finances françaises, nous avons eu bien souvent occasion de constater combien l'Etat, malgré l'intelligence de ses fonctionnaires, est impuissant à conduire une entreprise industrielle. Les exemples abondent dans la régie des principaux monopoles. Il est démontré que nous fabriquons chèrement de mauvaises allumettes et que celles qui viennent de l'étranger pour compléter nos stocks sont meilleures et à plus bas prix. La raison en est que les fonctionnaires chargés de ces opérations n'ont ni initiative, ni responsabilité. Ils sont enserrés dans des règlements qui ne permettent aucune des combinaisons permises à l'industrie libre. L'insuccès des fabrications ne leur incombe pas. Il se disperse entre une foule d'agents de la hiérarchie et finalement s'évanouit dans les bureaux de la direction centrale. Toute entreprise privée qui vivrait dans ces conditions aboutirait au même résultat. Ce n'est pas la faute des hommes, c'est celle de l'institution.

II. Nous trouvons une occasion nouvelle de contater cette vérité à propos d'une entreprise de construction dont l'histoire mérite d'être retenue. Rarement on a vu plus d'imprévoyance et plus d'erreurs accumulées dans une même affaire.

Il s'agit de la reconstruction de l'Imprimerie nationale.

Cependant si une entreprise pouvait être con-

duite par les agents de l'État, c'est celle-là. Elle se bornait à un travail d'édification à faire suivant des devis précis. Or, nous possédons, semble-t-il, assez d'architectes officiels pour mener à bien une œuvre pareille. L'échec a été complet et le budget en subit les douloureuses conséquences.

L'opération se présentait au début de la manière suivante[1] :

Reconstruire les services de l'Imprimerie nationale sur un emplacement nouveau à acquérir.

Vendre l'immeuble actuel de la rue Vieille-du-Temple où l'Imprimerie est établie.

Les agents officiels ont présenté aux Chambres les prévisions ci-après :

| | Francs. |
|---|---|
| Achat d'un terrain de 120 000 mètres, rue de la Convention, à Grenelle, pour le prix de. . | 1 040 000 |
| Reconstruction complète de tous les services de l'Imprimerie, tels qu'ils fonctionnent aujourd'hui ; devis vérifié par l'administration de. . | 2 900 000 |
| Ensemble. . . . . | 3 940 000 |
| Mais en déduction de la dépense, on évaluait le prix à provenir de la vente de l'immeuble de la rue Vieille-du-Temple. Ce prix était fixé au minimum de. . . . . | 3 400000 |
| De sorte que, toute compensation opérée, le Trésor n'avait à supporter qu'une dépense nette de. . . . . | 460 000 |

Malheureusement, l'administration avait oublié d'éclairer la lanterne des deux côtés et le Parle-

1. Voir *Messager de Paris*, 19 octobre 1910, un article de M. François Géraud qui résume très bien la question.

ment a eu grand tort de ne pas s'en apercevoir en temps opportun.

Tout d'abord, c'était une assez grande témérité d'escompter le prix de la vente de l'ancien hôtel de Rohan où siège l'Imprimerie nationale. Naturellement, des protestations s'élevèrent contre l'aliénation de ce vestige du passé, où revit la mémoire du cardinal, et auquel se rattachent des souvenirs historiques. C'est une recette hypothétique et aléatoire, on n'eût pas dû sérieusement en faire état pour établir le bilan de la dépense. Mais ce n'est là que le côté le moins critiquable.

Là, où l'erreur devient inexcusable, c'est dans le devis de la dépense de reconstruction.

L'administration avait affirmé aux Chambres, en lui présentant les devis de ses architectes, que cette reconstruction coûterait en tout, avec les imprévus ordinaires, une somme de 2 900 000 francs et qu'au moyen de ce crédit tous les travaux seraient largement exécutés.

La loi a été votée sous cette garantie en 1900.

Mais il n'a pas fallu longtemps pour savoir que le devis était incomplet et qu'il l'était dans des proportions véritablement inattendues.

Dès 1904, en effet, le gouvernement constatait une insuffisance de 1 million et demi dans les prévisions des devis pour achever la construction du nouveau bâtiment.

L'année suivante, on découvrait que le devis n'avait rien prévu pour l'installation du chauffage, de l'éclairage, ni de la force motrice nécessaire à l'outillage mécanique. C'était une dépense nouvelle de 750 000 francs à ajouter aux crédits antérieurs.

Rien n'était prévu dans ces différents projets, pour l'installation des logements de la direction et des fonctionnaires en dépendant.

En s'en tenant aux documents constatés par la commission du budget, la dépense de reconstruction de l'immeuble de la rue de la Convention devait donc s'élever à 6 210 000 francs. On avait déclaré aux Chambres qu'elle serait de 2 900 000 francs !

Il fallait ajouter à ce dépassement de 3 310 000 fr. la déconvenue que le budget subira du fait de la non-aliénation de l'hôtel de Rohan.

Mais ce dépassement a été suivi de plusieurs autres et on est maintenant au dixième million.

Personne n'est directement responsable, c'est entendu. C'est l'administration qui a mal engagé l'affaire et ce sont les commissions qui ont couvert ses fautes. Mais cet exemple est typique des fâcheux errements officiels dans la conduite d'entreprises. Il démontre que l'État est plus que personne impropre à les diriger.

III. Tous les ans, les rapports sur l'administration des postes, des télégraphes et téléphones, le rapport sur la marine montrent les désordres dont sont susceptibles des exploitations d'État.

Mais si des rapports au Parlement dénoncent des abus, nous savons que le Parlement tolère les désordres des arsenaux de la marine, les majorations de salaires, les diminutions des heures de travail et toutes les générosités qui, au lieu d'être des incitations à l'augmentation de la production, sont des primes à la paresse ?

On nomme des commissions d'enquête. De qui se composent-elles ? on y met des députés des

ports, comme si, ayant pour électeurs, les ouvriers des arsenaux, ils n'étaient pas disqualifiés par cela même.

Une délégation de la commission d'enquête, de la marine se rend en 1908 à Guérigny; mais elle a pour président M. Massé, député de la Nièvre, sur la proposition de qui l'aciérie de Guérigny fut créée en 1900.

Alors que fait cette délégation qui passe un jour à Guérigny ? elle provoque l'administration de la Marine à y faire de nouvelles dépenses.

L'aciérie de Guérigny, commencée en 1900, fonctionne depuis 1905. Elle a pour but la fabrication de l'acier Martin et doit, d'après les auteurs de l'amendement qui en provoqua la création, produire des plaques de blindage à un prix sensiblement inférieur à ceux payés à l'industrie.

Or, M. Rousseau [1] établit, non sans peine, vu la complication des comptes de la Marine, que l'installation de l'outillage pour l'acier Martin dut coûter plus de 5 millions : en amortissant cette dépense sur dix ans, comme c'est l'usage dans l'industrie, la charge d'amortissement annuel est de 500000 francs.

Malheureusement, la délégation de la commission d'enquête de la Chambre sur la marine qui visita Guérigny, constate (1909) que « tout d'abord, depuis la création de l'aciérie, l'usage des plaques en acier Martin a considérablement diminué ». « Actuellement, dit la délégation, la production est de 300 tonnes de blindages par an ; en supposant qu'elle se maintienne, la majoration de prix pour

1. *Pour sauver quelques millions.*

amortissement de l'outillage serait de 1 666 francs par tonne. »

Il est à craindre, toutefois, que la consommation d'acier Martin diminue encore... « Sur le *Waldeck-Rousseau*, il y a 37 1/2 p. 100 d'acier Martin ; sur les types *Patrie*, il n'y en a plus que 24 p. 100 ; sur le *Danton*, 17 p. 100 ; sur le *Jean-Bart*, 14 p. 100 (chiffres relevés dans les procès-verbaux).

« Cette constatation est troublante. Les dépenses de Guérigny, pour l'outillage nécessaire à la fabrication de l'acier Martin, *ne seront donc jamais* récupérées. Il y a faute d'administration indéniable, lorsque le département, sur la demande de M. Massé approuvé par la Chambre, a entrepris cet outillage. »

« Mais la délégation conclut à ce que l'établissement de Guérigny soit doté des installations et machines qui lui permettraient de fabriquer lui-même l'acier cémenté ou tel autre acier destiné à le remplacer. »

On sera probablement obligé de « renoncer à l'emploi de l'acier cémenté, il suffirait que les fours à cémenter aient marché pendant deux campagnes pour que les dépenses entraînées par leur installation soient complètement amorties ».

La délégation, conséquente à elle-même dans son inconséquence, réclame donc des fours à cémenter et dit :

Sur le chiffre de 5 500 000 francs auquel est évaluée la dépense totale, les fours à cémenter ne représentent qu'une très faible somme, puisque le projet en prévoit cinq au prix de 70 000 francs l'un. *Rien, d'ailleurs, n'oblige à commencer les travaux par l'installation de ces fours.* La construction des nouveaux ateliers durera trois ans environ.

Un an suffit largement pour l'installation des fours à cémenter. En admettant que l'on commence les travaux sur l'exercice prochain, soit 1910, on sera deux ans après, en 1912, à peu près fixé sur la valeur du nouvel acier fabriqué à Saint-Chamond et au Creusot; on saura, par suite, si l'acier cémenté sera ou non encore utilisé dans la marine et s'il convient, par suite, de prévoir sa fabrication à Guérigny.

Il résulte donc du rapport de la délégation qu'elle est d'avis de :

1° Fabriquer de l'acier cémenté à Guérigny;

2° Attendre, pour commencer les travaux des fours, qu'on soit fixé sur la valeur d'un acier en essais.

La commission disait qu'il faudrait un an pour l'installation des fours à cémenter : or, leur dépense est évaluée à 5 500 000 francs.

Le département de la Marine demande quatre cent mille francs de crédits pour le budget de 1911 et la commission du budget s'empresse de porter ce chiffre à 900 000 francs, mais avec ce crédit il faudrait encore six ans pour l'installation des fours à cémenter. La Marine, en demandant 400 000 francs, montrait son scepticisme : la commission du budget montre plus d'imprévoyance : en tout cas, l'une et l'autre gaspillent des fonds pour faire semblant de faire quelque chose et non pas en vue des besoins de la marine, mais de considérations locales.

Les frais généraux de Guérigny étaient, jusqu'en 1911, de 118 p. 100 des dépenses directes.

Pour fonder l'usine de Guérigny, on avait pris comme prétexte qu'elle serait « régulatrice des prix ».

Mais pour régulariser les prix de l'industrie

privée, elle devrait commencer par établir les siens.

Le directeur de l'usine de Guérigny dit à la commission d'enquête de la Chambre de 1909 :

L'écart de 1 franc au minimum sur le prix de revient du blindage à Guérigny se retrouve dans la fabrication de l'acier spécial et, se maintiendrait certainement si nous fabriquions de l'acier cémenté. Il y a donc là un sérieux argument en faveur de l'extension de la fabrication des blindages. En doublant la dépense faite jusqu'ici pour cette fabrication, on peut plus que tripler la production, et chaque tonne de blindage fait à Guérigny représenterait une économie de 1 000 francs par rapport au prix de l'industrie. Il suffirait de 5 000 tonnes de blindage pour rentrer dans les dépenses d'agrandissement.

On avait déjà dépensé 5 millions à Guérigny : il fallait donc dépenser 10 millions. La production moyenne annuelle étant de 300, on la porterait, en évaluant largement, à 1 000 tonnes par an. Si l'amortissement est de 10 francs, il sera de 1 million par an, soit de 1 000 francs par tonne. « Comment, sur 5 000 tonnes seulement, demandait M. Rousseau [1], pourrait-on faire ce tour de force extraordinaire de faire 1 franc d'écart par kilogramme sur le prix de l'industrie, c'est-à-dire 1 000 francs par tonne, et en même temps d'amortir l'outillage dans la proportion de 2 francs par kilogramme, puisqu'il y aura une dépense de 10 millions [2]. »

La délégation de la commission d'enquête de la Chambre des députés annonçait, pour le kilogramme

1. *Loco cit.*
2. *L'informateur parlementaire.*

de blindage produit par Guérigny, un prix de revient de 1 fr. 27 à 1 fr. 74, alors que la charge d'amortissement seule, était de 1 fr. 66 par kilogramme.

Le rapport de la même commission d'enquête provoque, de la part de M. Rousseau [1], les commentaires suivants :

A l'heure actuelle, il devient oiseux de constater que les documents qui émanent du Parlement français manquent d'exactitude. C'est un fait acquis, surtout en ce qui concerne la Marine. Il se révèle que les renseignements qu'ils contiennent sont acceptés sans contrôle suffisant; il se révèle aussi que les recherches ne sont pas faites avec tout le soin désirable. Ainsi, on lit dans le rapport de la commission d'enquête de la Marine, que cette commission a constaté « que le prix des turbines *paraît*, en particulier, exagéré ». D'abord, le mot *paraître* ne paraît-il pas déplacé dans la conclusion d'une commission d'enquête? De plus, il apparaît que l'enquête n'a pas été poussée bien à fond. En effet, quelle base d'appréciation a eue la commission? La voici: nous citons le rapport :

« *Justice*, machine alternative, 18 500 chevaux, 2 614 000 francs.

« *Voltaire*, turbine, 22 500 chevaux, 4 800 000 francs.

« Au prix de la machine de la *Justice*, une machine alternative de 22 500 chevaux coûterait :

$$2\,614\,000 \times \frac{22\,500}{18\,500} = 3\,267\,500 \text{ francs.}$$

« Les turbines ont donc coûté, par cuirassé, 1 532 500 francs de plus que les machines alternatives, soit 10 millions environ pour les six cuirassés. En réalité, les turbines sont moins coûteuses à construire que des machines alternatives. Il en résulte, pour les constructeurs, outillage payé, un bénéfice colossal. Il *paraît* hors de doute

1. *Loc. cit.*

que la Marine a consenti, pour les turbines, un prix beaucoup trop élevé. »

Il est un principe bien admis, d'après lequel les objets de même nature sont seuls comparables. Il est fort heureux que l'auteur du petit calcul ci-dessus n'ait pas comparé les turbines avec les moteurs d'automobile, car, avec la même sérénité, il eût déclaré les constructeurs absolument ruinés et eût fait tomber à rien les actions de leurs chantiers, tandis qu'au contraire il leur a donné une plus-value.

IV. Dans tout prix de revient, on incorpore deux éléments : les dépenses directes et les frais généraux.

Dans les arsenaux de la Marine, les frais généraux sont des dépenses indivises réduites uniformément à 28 p. 100 des dépenses directes de main-d'œuvre : pour le *Jean-Bart*, elles ont été réduites à 24 p. 100[1]. La proportion en est arbitraire :

M. Klotz, alors rapporteur général, disait :

« En effet, dans le prix de revient d'un bâtiment construit par un arsenal, on fait entrer les frais généraux suivants :

*a*) Dépenses générales de fonctionnement des ateliers de l'arsenal en personnel et en matériel (charbon, conducteurs des moteurs d'atelier, etc.), appelées dépenses indivises.

*b*) Dépenses d'outillage affectées spécialement aux constructions neuves : petit outillage usé dans la construction (outils, perceuses électriques, comptabilité), cales de construction, un certain nombre de machines-outils.

On ne compte pas dans les frais généraux :

*c*) A tort, suivant nous, les dépenses en salaires du per-

1. Rousseau. *Pour sauver quelques millions, les arsenaux et l'industrie*, V. *Journal des Éco*n., 31 déc. 1911.

sonnel technique (ingénieurs, agents) occupés uniquement à la construction ; ils sont payés sur chapitres spéciaux du budget. Le prix du navire construit dans l'arsenal serait à majorer d'autant.

*d*) Avec raison, les dépenses de gros outillage. L'arsenal est nécessaire en temps de guerre. Il a besoin, à cet effet, d'ateliers, de bassins de radoub, de grues, etc. En temps de paix, l'État a le choix entre deux solutions : laisser ce matériel inutilisé, ou bien l'employer aux constructions neuves. Il y évidemment intérêt à adopter cette seconde solution. Comme le matériel existerait même s'il n'y avait pas de constructions neuves, il est légitime de ne pas en compter les frais dans le prix de revient de ces constructions.

Sur les deux points, quoi qu'il en dise, M. Klotz reconnaît que les frais généraux ne comptent pas dans la marine. La distinction que fait M. Klotz entre le matériel à compter et le matériel à ne pas compter dans le prix de revient du navire est la démonstration même de l'arbitraire dans l'établissement du devis estimatif de la construction : le matériel s'use et se remplace pendant la paix et il est juste de majorer de son prix les produits fabriqués que l'on utilise.

L'administration de la marine avait fixé le prix de revient à la tonne des trois croiseurs cuirassés *Jules-Ferry*, *Léon-Gambetta*, et *Victor-Hugo* à 2211 francs, 2230 francs, 2286 francs.

Le comité du compte des travaux a majoré les frais généraux de 12 à 23 p. 100, de sorte que le prix de la tonne est revenu à 2512 francs pour le *Léon-Gambetta*, à 2705 francs, pour le *Victor-Hugo* et à 2717 francs pour le *Jules-Ferry*, prix supérieur à celui des navires similaires construits par l'industrie.

De là deux prix :

| | Prix officiel. | Prix réel. |
|---|---|---|
| | Fr. | Fr. |
| *Léon-Gambetta* . . | 27 998 858 | 31 53. 858 |
| *Jules-Ferry* . . . . | 27 757 364 | 34 123 364 |
| *Victor-Hugo* . . . . | 28 689 964 | 33 951 964 |

Pour le *Jules-Ferry*, on éleva une cale couverte qui n'a servi qu'une fois; car le *Jules-Ferry* a été le dernier grand bateau construit à Cherbourg.

Un décret du 18 mars 1910, prescrit d'appliquer les frais généraux aux comptes des travaux.

V. Dans le rapport de M. Dalimier, pour le budget de 1912 sur les postes, télégraphes et téléphone son trouve la répétition des observations habituelles: absence de devis préalable; impossibilité pour l'administration de fournir aucune indication quant à la dépense totale à prévoir.

M. Dalimier dit :

Le budget des postes, télégraphes, téléphones [1], se présente sans clarté. Il comporte dans son développement d'infimes détails qui font paraître plus regrettables encore l'absence ou l'insuffisance des justifications produites à l'égard de dépenses réellement importantes.

L'absence de coordination aboutit à une juxtaposition de budgets partiels, préparés et présentés avec une désinvolture qui justifie toutes les critiques: « Défaut général de méthode, trop peu de souci des règles financières et des principes budgétaires, pas de frein dans les dépenses lorsque la source des crédits est abondante, pas assez de clarté dans les comptes, désordre fréquent dans la préparation et l'exécution des travaux ainsi que dans la gestion des crédits. »

1. V. *Journal des Économistes*, 5 *mars* 1912.

Dans le rapport de M. Emile Dupont au Sénat sur le même budget, je lis :

Plusieurs de ces propositions n'étaient pas encore au point lorsque les crédits ont été demandés. En inscrivant 200 000 francs pour commencer les travaux d'exhaussement de l'agence comptable des timbres-poste et de transformation de l'Hôtel des postes, l'administration posait un chiffre au hasard. Elle ignorait encore à quelle partie des travaux serait affectée cette somme, elle ne sait peut-être pas encore comment elle se répartira entre les deux immeubles à transformer.

De même pour le bureau de tri de la gare de l'Est. Elle avait demandé 100 000 francs; elle a reconnu ensuite que 75 000 francs lui suffiraient en 1912.

L'insouciance des travaux dans les questions de crédits de bâtiment a eu pour conséquence, depuis quelques années, ces dépassements de crédits importants : cité Martignac, 120 000 francs; rue Bertrand, 115 000 francs; Lyon, 316 000 francs.

Le rapport de M. Dalimier dénonce une malice administrative ingénue caractéristique d'un état psychologique spécial.

En 1911, l'administration des postes demande un crédit de 523 135 francs pour travaux dans les hôtels des postes; en 1912, elle demande un chiffre identique; le premier crédit s'appliquait à des travaux en cours; le second a pour but d'amorcer des travaux dont il n'a jamais été question et qui exigeront une dépense de 585 000 francs.

« L'amour des dépenses », telle est la politique de l'administration. Le rapport Dalimier constate que les travaux de transformation en cours au poste central des télégraphes ont été amorcés à l'aide d'un crédit de 100 000 francs obtenu en 1908; que chacun des exercices suivants a vu grossir peu à peu le

chiffre de ce crédit qui a été arrêté finalement, au chiffre de 979000 francs, non compris les 10000 francs demandés pour 1912 en vue de l'installation dans ce service d'un système de chauffage à basse pression.

Le rapport de M. Dalimier publie un certain nombre de chiffres caractéristiques sur les dépenses des hôtels des postes:

| Hôtels. | Dépenses prévues. | Dépenses faites. |
|---|---|---|
| | Fr. c. | Fr. c. |
| Lyon . . . . . | 510 853 | 826 401 55 |
| Auxerrre. . . . . | 277 000 | 393 920 78 |
| Martignac . . . . . | 750 000 | 870 481 86 |
| Dijon . . . . . | 743 950 77 | 958 901 78 |
| Hôtel de la rue Bertrand. . . . . | 640 000 | 755 483 19 |
| Bureau des Archives. | 1 000 000 | 2 650 370 25 |

Pour le bureau téléphonique de la rue des Archives[1], les prévisions de dépenses des achats de terrain et de construction s'élevaient à 1 900 000 fr. et le bâtiment reviendra à 2 696 202 francs. En admettant que la moitié du bâtiment des Archives soit affecté au multiple de 5 000, la place d'abonnés y reviendra à 269 francs. Il est vrai qu'on y trouve des « salles immenses et des galeries superbes, des bureaux, des salles de repos, des salles libres pour vingt mille abonnés ».

VI. Le célèbre industriel, M. H. Laws Webb, dans la séance de la *London chamber of Commerce* du

1. Voir rapport Chéron du 10 mai 1911, sur une demande de crédits supplémentaires.

17 février 1911 et *The Spectator* ont fait ressortir l'onéreux échec financier auquel a abouti, pour le gouvernement anglais, l'exploitation des lignes télégraphiques.

Il y a quarante-cinq ans, en 1866, le gouvernement proposa pour la première fois le rachat des lignes télégraphiques britanniques, dont la valeur fut alors estimée à 57 500 000 francs. Les négociations durèrent environ trois ans, et en 1869, le Parlement affectait 175 millions de francs à l'opération du rachat, soit près du *triple* des prévisions originales. Le gouvernement dut, en outre, payer aux compagnies de chemins de fer, pour leurs droits sur les lignes télégraphiques établies le long des lignes ferrées, une somme de 100 millions de francs, de sorte que l'acquisition complète de l'entreprise revint au gouvernement britannique à 275 millions.

On avait également prédit que, dans un délai d'une vingtaine d'années, les revenus nets de cette entreprise contribueraient à réduire sensiblement les impôts. Mais la désillusion vint vite. Il y eut bien un petit revenu net dans les deux premières années de l'exploitation par l'État, mais ensuite les recettes ne purent arriver à faire face à l'intérêt du capital engagé et pendant trente-neuf ans cet énorme déficit a été supporté par le Trésor, c'est-à-dire par le public. Puis, les taxes télégraphiques furent réduites sous la pression de l'opinion, qui entrevoyait comme conséquence de cette mesure une augmentation d'affaires et, par suite, de recettes. Mais le résultat fut juste l'opposé de celui qui avait été prévu. De leur côté, les dépenses d'entretien et d'exploitation augmentèrent énormément sous le régime de l'État, et le maintien nécessaire des in-

stallations à la hauteur des progrès rendant les recettes de plus en plus insuffisantes, les appels au Trésor devinrent de plus en plus forts.

Si l'on tient compte de tous les éléments, et notamment du capital primitif qui n'a jamais été amorti, des avances consenties par le Parlement qui ne sont pas productives d'intérêt, et des déficits annuels de l'exploitation, on trouve que le total de la perte commerciale causée au pays par le rachat des télégraphes s'est élevé à 35 millions de livres sterling (soit 875 millions de francs, au minimum). On n'a même pas la consolation de penser que pour cette somme l'État possède un actif appréciable, car cette entreprise entraîne chaque année pour son exploitation une perte supplémentaire de plus de 25 millions. Au point de vue commercial, le rachat a été un échec complet.

Le journal anglais ajoute les réflexions suivantes : Les partisans de l'étatisme font la réponse invariable que le public en a retiré une compensation sous la forme d'un service meilleur et peu coûteux ; elle peut être plausible mais non convaincante. Car, même en l'admettant comme fondée, il est permis de se demander de quel droit on peut imposer à l'ensemble des contribuables l'obligation de subventionner les personnes constituant une minorité de la population, qui utilisent d'une façon régulière le télégraphe.

La dépense d'exploitation par millier de mots télégraphiés est, actuellement, en Grande-Bretagne, plus forte qu'il y a trente ans. L'incapacité organique de l'État à diriger une entreprise commerciale a été démontrée d'une façon incontestable en cette circonstance.

VII. A une conférence d'employés de la poste tenue à Leicester, le 18 avril 1911, M. Crossley, dit que le *Post office savings bank* (la caisse d'épargne postale) subissait une perte annuelle de 100 000 livres sterling, due à la mauvaise administration et aux mauvais placements[1].

VIII. Ayant fait partie au conseil municipal de Paris et à la Chambre des députés, pendant un certain nombre d'années, de la commission du budget, j'ai toujours admiré mes collègues qui se donnaient beaucoup de mal pour arrêter sur le papier, en diminuant des prévisions de dépenses et en augmentant des prévisions de recettes, une balance dans laquelle les recettes présenteraient un excédent plus ou moins insignifiant.

Rapporteur général du budget, je mis en tête de mon rapport les chiffres des budgets votés et les chiffres des crédits supplémentaires qui y avaient été ajoutés en cours d'exercice.

M. Fernand Faure, dans un grand discours sur les finances à la Chambre des députés, fit la théorie des deux budgets : le budget voté et le budget réalisé, le budget exécuté.

La Chambre des députés dépense des semaines pour examiner le projet de budget. Le 23 octobre 1884, dans une seule séance, la Chambre des députés approuva les comptes définitifs de 1871, 1872, 1873, 1874. En une seule séance, elle approuva aussi les comptes de 1876, 1877, 1878, 1879 et ils furent approuvés, onze, dix, neuf et huit ans après la clôture des exercices.

1. *Morning Post*, 19 avril 1911.

En 1912, la commission des comptes définitifs des budgets a voulu examiner le détail des comptes qui lui étaient soumis. Le premier rapport, distribué en juillet 1912, dû à M. Louis Marin, est relatif aux comptes du ministère des Affaires étrangères de 1907.

Voici ce qui en ressort :

1° Que les pièces de dépenses sont souvent établies de façon à masquer le véritable objet de la dépense ;

2° Que l'inexactitude des imputations et la confusion des chapitres sont constantes ;

3° Que les violations des règlements en vigueur sont chroniques ;

4° Qu'un grand nombre de marchés passés au nom de l'administration sont irréguliers ou fictifs ;

5° Que le gaspillage sévit, et que si beaucoup d'agents sont trop peu payés, certains autres bénéficient d'injustifiables largesses.

« Ce ministère n'a rien à produire, rien à vendre. Il n'a pas à faire l'acquisition d'outillage, à procéder à son entrée : il n'a pas à surveiller les cours des matières premières et à en acheter dans les meilleures conditions possibles. En un mot, il n'a pas à faire d'actes industriels, à chercher des débouchés. Son personnel est un personnel aisé qui passe pour scrupuleux. Que serait-ce donc s'il avait à gérer une industrie ?

IX. Tous les ministères dépensiers essayent de contracter des emprunts d'une manière plus ou moins détournée.

Nous avons fait un grand programme naval qui s'étend de 1912 au 1er janvier 1920 : il a pour but

d'ajouter de nouvelles unités à notre flotte et d'améliorer l'outillage des ports qui doivent les recevoir.

Le projet contenait un article 9 autorisant le gouvernement à construire des bâtiments énumérés à l'état A de manière à assurer pour le 1er janvier 1920 l'achèvement des seize cuirassés à construire. Les deux paragraphes étaient ainsi conçus ;

Il sera pourvu aux dépenses d'exécution des constructions neuves par l'inscription au budget des exercices 1912 à 1919 des annuités prévues à l'état B.

Dans le cas où les dépenses d'un exercice seraient supérieures aux prévisions dudit état, l'excédent sera imputé par anticipation sur les crédits de l'exercice suivant dans la limite du maximum fixé chaque année par la loi de finances.

L'ensemble des constructions à réaliser du 1er janvier 1912 au 1er janvier 1920 entraînait, d'après le projet primitif de 1910, une dépense de 1 326 millions. La perte de la *Liberté* a élevé le montant, en chiffres ronds, à 1 400 millions.

Le gouvernement voulait imputer avec raison sur les dépenses ordinaires ces crédits : mais cependant, il avait recours à un moyen de manger son blé en herbe, comme Panurge, et ce moyen fut adopté par la Chambre des députés.

Le gouvernement avait fait deux tableaux : l'un indiquant le montant des dépenses des constructions neuves par année ; l'autre indiquant les annuités correspondantes à répartir entre les années.

En 1912, 1913, 1914, les annuités étaient les plus faibles, alors que les dépenses des années

1913 et 1914 étaient les plus fortes. Voici les deux tableaux.

*Dépenses*

| Années. | Francs | Annuités. |
|---|---|---|
| 1912. . . . . | 177 327 000 | 160 |
| 1913. . . . . | 204 128 000 | 170 |
| 1914. . . . . | 229 149 000 | 175 |
| 1915. . . . . | 204 439 000 | 180 |
| 1916. . . . . | 189 252 000 | 180 |
| 1917. . . . . | 159 800 000 | 180 |
| 1918. . . . . | 143 684 000 | 180 |
| 1919. . . . . | 90 934 000 | 180 |
| | 1 398 713 000 | |

Ces annuités étaient inférieures de 139 295 000 fr. aux dépenses jusqu'en 1916 : la marine était autorisée à imputer par anticipation l'excédent sur les crédits de l'année suivante. Elle voulait bien admettre que le Parlement fixerait un maximum chaque année dans la loi de finances.

Ce système constituait des avances de trésorerie qui grossiraient d'année en année. La Chambre des députés spécifia, pour en atténuer le chiffre, que « les excédents pourraient être régularisés à l'aide de crédits supplémentaires ».

C'est une application de la méthode d'équilibrer les budgets au moyen des crédits supplémentaires.

Au Sénat, M. Gauthier, au nom de la commission des finances, fit de fortes objections à ce système qu'il qualifia avec raison, « d'emprunt déguisé, d'emprunt par tranches annuelles ». Il montra, dans son avis, toutes les déceptions qui en résulteraient ; on a compté chaque cuirassé au prix uniforme de 62 525 000 francs pour les arsenaux et de 64 millions

pour l'industrie privée. Ils sont exacts pour 1912, mais le nouveau *Liberté* est évalué à 72 millions. L'Angleterre et l'Allemagne prévoient des cuirassés de 26 000 tonnes. Pourra-t-on se contenter de la mise en chantier de treize cuirassés ?

« Le système des anticipations, et celui qui lui est superposé des crédits supplémentaires, a pour avantage d'autoriser, de légaliser les dépenses non couvertes par les crédits primitifs ; mais il ne crée aucune recette nouvelle, il laisse subsister le déficit. »

Le ministre des Finances prit « l'engagement d'insérer, dans la loi de finances de 1913, des dispositions ayant pour but de couvrir par des ressources correspondantes et effectives la totalité des dépenses faites qui apparaîtront en fin des exercices visés par la loi de programme ».

Le ministre des Finances reconnaissait ainsi le bien-fondé des critiques faites à l'article 9 par la commission des finances du Sénat ; mais auparavant il avait accepté et il avait fait accepter ce système par la Chambre des députés.

Je cite ce cas pour montrer par quels procédés les administrations peuvent essayer de se procurer des ressources à l'aide d'emprunts déguisés. Elles essayent d'échapper à l'unité budgétaire par toutes sortes de moyens ingénieux.

Qu'on juge à quel pillage serait livré le budget général avec des administrations ayant chacune son budget industriel autonome !

CHAPITRE XXII

# LE PRIX DES RACHATS

Téléphones. — Canal du Midi. — Chemins de fer de Suisse. — L'Ouest-État. — L' « opération blanche. »

S'il y a quelque exploitation à racheter, les partisans des nationalisations et des municipalisations commencent toujours par dire : Oh ! ce sera pour presque rien.

Ils montrent leur capacité de faire des devis en établissant des chiffres toujours inférieurs à la réalité.

Quand l'État français racheta les téléphones, il offrait 5 millions; la société en demandait 18 800 000 francs. L'État fut condamné à payer 9 313 000 francs qui, avec les intérêts et les frais, s'élevèrent à 11 334 000 francs. Donc, 126 p. 100 en plus de ses prévisions.

Quand l'État procéda au rachat du canal du Midi, opération dont le besoin ne se faisait pas sentir, ses promoteurs répétaient sur tous les tons : « Cela ne coûtera rien à l'État » Or, la commission arbitrale a condamné l'État à remettre à la Compagnie du Midi un titre de rente de 750 000 francs qui représente un capital de 25 millions.

Est-ce seulement en France que se produisent de telles déceptions ? La Suisse en a éprouvé de semblables quand elle s'est livrée à l'opération du

rachat des chemins de fer. Le gouvernement fédéral prévoyait, pour le Central, une somme de 54 300 000 francs. Le rachat lui a coûté 75 millions, soit 20 700 000 francs en plus ou 36 p. 100.

Il prévoyait pour le Nord-Est 54 millions. Il a dû payer 82 millions, soit 27 900 000 francs en plus ou 51,7 p. 100.

Il prévoyait pour l'Union suisse 31 700 000 francs; il a dû payer 40 millions, soit 26,3 p. 100.

Pour l'ensemble de l'opération, il prévoyait 221 000 000 de francs. Il a payé 321 000 000 de francs, soit en plus 79 millions ou 35,8 p. 100.

Quand M. Clemenceau eut décidé d'opérer le rachat de l'Ouest, M. Barthou, ministre des Travaux publics, déclarait que ce serait « une opération blanche ». Plus prudent, le directeur général du mouvement des fonds déclarait « qu'il n'était pas possible de le déterminer d'une manière même approximative ».

Dans les projets et les rapports sur le rachat, on faisait diverses hypothèses. Elles ont été tranchées par la loi du 13 juillet 1908 qui ratifia une convention avec la Compagnie.

La garantie d'intérêt des actions expirait en 1935 si la Compagnie avait continué d'exploiter; elle fut prorogée jusqu'en 1951.

Le reliquat des sommes dues par la Compagnie au titre annuités et garanties d'intérêts fut arrêté à la somme de 7 122 000 francs. Un tableau annexé à la loi détermine pour chaque année le montant net des sommes à payer à la Compagnie. Les sommes totales s'élèvent à 4 972 334 000 francs.

Telle est l' « opération blanche » de M. Barthou.

CHAPITRE XXIII

# LES ILLUSIONS DE GAIN

ET LE

# MONOPOLE DES ASSURANCES SUR LA VIE EN ITALIE

I. La loi du 4 avril 1912. — Prétexte de la loi. — Illusions de gain. — Les Compagnies privées. — La propagande. — Les fonctionnaires courtiers. — « Le service rendu pour le service et non pour le gain. » — En contradiction avec le courtage. — Les commissions des compagnies en France. — Le dividende des Compagnies en France. — Le bénéfice probable en Italie.

II. Des assurances de provinces et d'Etats. — Assurances obligatoires contre l'incendie en Allemagne, en Bavière et en Suisse. — Dans la Côte-d'Or.

I. Pour être certain de ne pas éprouver de déceptions dans le rachat des compagnies d'assurances, le gouvernement italien s'est mis tout simplement à leur place.

Le monopole des assurances sur la vie en Italie, établi par la loi du 4 avril 1912, a pour but d'organiser les retraites dites ouvrières. « Les bénéfices retirés de ce monopole seront versés à la Caisse nationale de prévoyance auprès de laquelle peuvent être inscrits les ouvriers tant industriels qu'agri-

coles, quand ils ne sont soumis, à l'égard de l'État, à aucun impôt annuel supérieur à 30 francs. »

Voilà le prétexte de la loi. Le gouvernement français, le gouvernement anglais faisant des lois d'assurance, le gouvernement italien a jugé qu'il devait en faire à son tour. Mais au lieu de prendre les sommes nécessaires dans les fonds généraux du budget, il a voulu créer dans ce but un fonds spécial, en établissant le monopole des assurances; et par la destruction des institutions qui ont été les plus puissants agents de prévoyance individuelle, il veut faire de la prévoyance sociale. On ne pouvait montrer d'une manière plus évidente l'antinomie qui existe entre la prévoyance libre et la prévoyance imposée; et il suffit d'accoler cette épithète au substantif pour montrer le caractère décevant de toute entreprise de ce genre.

Mais il est assez étrange que des financiers aussi avisés que les Italiens aient pu se laisser leurrer par l'espoir que le monopole des assurances leur donnera de grandes ressources. Ils ont été séduits par le gain des compagnies d'assurances ; mais ces gains, possibles dans l'industrie privée, sont-ils possibles dans la gestion de l'État ?

Le client des compagnies d'assurances sur la vie n'est pas spontané, il doit être recherché et convaincu par le courtier. Et le courtier n'agit qu'à la condition de toucher une prime suffisante pour déterminer son action.

L'exemple de la Caisse des retraites pour la vieillesse en France est frappant. De 1851 à 1889, le nombre des premiers versements a été de 816 323 francs, soit en 39 ans 2 098 francs par an. La loi du 20 juillet 1886, la loi du 9 avril 1898 en ont

augmenté l'activité. Mais ce sont les collectivités qui en ont fait usage. En 1910, le nombre de leurs versements a été de 5 305 447 montant à 79 982 892 francs, tandis que le nombre des versements individuels a été de 82 780 montant à 9 900 365 francs.

Les compagnies d'assurance contre les accidents avaient, en 1909, 4 856 000 000 de francs de salaires assurés; la Caisse nationale d'assurances n'avait que 77 494 000 francs de salaires assurés. La proportion est d'un peu plus de 1 p. 100.

Pour recruter des assurés, il faut une propagande active. En présentant le projet de loi à la Chambre des députés, le ministre déclare que la Caisse d'assurances « doit entreprendre une propagande pénétrant dans les plus éloignés et modestes pays d'Italie, même là où le producteur d'affaires ordinaire, ne se rend pas à cause de l'improbabilité du succès de son œuvre. C'est pourquoi la Caisse prendra comme intermédiaires les notaires, les receveurs d'enregistrement, les percepteurs, les fonctionnaires communaux, les agents des postes, personnes qui sont en rapports continuels avec le public et qui peuvent rendre de véritables services à la Prévoyance en faisant naître le désir de veiller aux besoins futurs, en tant que cet esprit n'est favorisé d'aucune autre manière. » En un mot, tous les fonctionnaires seront changés en courtiers.

Mais, malgré tout le zèle qu'ils peuvent avoir, leur concours ne sera efficace que s'ils reçoivent des courtages. Et alors, que devient le grand argument invoqué pour la substitution du monopole d'État aux Compagnies ? le service rendu pour le service et non en vue d'un gain.

Or, le courtier n'agira qu'en vue d'un gain; et la grosse dépense des compagnies d'assurances, ce sont les commissions des producteurs; le régime du monopole les conserve. Pour les seize compagnies françaises, à primes fixes, elles se sont montées, en 1911, à 20 912 800 francs auxquels il faut ajouter 16 172 000 francs de frais généraux et 1 202 746 francs d'allocations et de gratifications[1].

Quel sera le taux des assurances ? Si l'État veut agir par séduction, il devra le faire aussi avantageux que possible pour les clients. Mais il diminuera son bénéfice d'autant.

Je n'ai pas sous les yeux les bénéfices des compagnies d'assurances sur la vie en Italie, mais le dividende des seize compagnies françaises pour l'année 1911 s'est élevé à la somme de 15 161 331 francs. Si grand qu'ait été le développement économique de l'Italie, nul ne prétendra que sa situation économique égale celle de la France. Si le monopole est aussi bien administré que les Compagnies françaises d'assurances, s'il a des agents aussi capables, il pourra peut-être réaliser la moitié ou les deux tiers du bénéfice des compagnies françaises. La grande ressource qu'il doit donner au gouvernement italien doit donc être de 5 à 7 millions de lires par an.

Les réserves mathématiques et les autres fonds disponibles seront employés comme suit par la Caisse nationale :

1° A l'achat de titres de la Dette publique consolidée du royaume d'Italie;

1. *Économiste français*, 27 juillet 1912, reproduisant le tableau annuel du *Moniteur des assurances*.

2° A l'achat d'autres titres émis ou garantis par l'État italien ;

3° A l'achat de lettres de gage émises par les établissements autorisés à exercer le crédit foncier en Italie ;

4° En avances sur la garantie des titres désignés aux numéros 1, 2 et 3 du présent article ;

5° A l'achat, au moyen de la cession et la subrogation d'annuités dues par l'État italien ;

6° En prêt sur les polices d'assurance de la caisse, dans les limites de la valeur de rachat correspondante ;

7° A l'acquisition de biens immeubles situés dans le royaume, à condition que ces biens soient exempts d'hypothèques et de toute autre charge, et dans une proportion qui ne pourra pas dépasser le dixième de la réserve ;

8° En subventions aux employés et ouvriers de l'État, des provinces et des communes, des institutions publiques de bienfaisance, des monts de piété, des Chambres de commerce, des établissements d'émission contre garantie de la cession d'une partie des émoluments qui leur sont dus.

Quel est l'État qui peut garantir que sa rente constitue un placement de tout repos quand les consolidés anglais sont à 74 sh. ? La rente italienne est sujette à des aléas qui pourront donner de fortes déceptions au monopole et aux assurés. Ce sera le gouvernement qui en assumera la responsabilité.

Les placements prévus par le numéro 8 seront d'une exécution délicate.

La caisse jouit de privilèges qui lui donneront des ressources, mais au détriment d'autres services

de l'État. Elle jouit de la franchise postale et télégraphique. L'administration des postes et télégraphes perd donc les recettes que lui avaient fournies les compagnies privées.

Les bénéfices de la Caisse nationale sont aussi exempts de l'impôt sur le revenu qu'auraient payé les compagnies privées.

Les fonctionnaires qui agiront comme producteurs, ont leurs fonctions à remplir. Ne pouvant consacrer à cette besogne que leurs moments perdus, ils seront toujours inférieurs aux professionnels. Enfin le métier de courtier ne convient pas à tout le monde. Non seulement il y faut le goût, mais il y faut l'habileté, le tact et la compétence technique.

Peut-être les fonctionnaires bénéficieront-ils de l'avantage de l'autorité que leur donne leur position. Ils pourront peut-être enlever de haute lutte les souscriptions que des agents ordinaires n'auraient pas obtenues. Mais il ne s'agit pas seulement d'apporter une signature ni même un premier versement. Il faut que l'assuré persévère : s'il résilie après que le courtier aura touché sa commission?

C'est un risque que connaissent les compagnies d'assurances; l'État le connaîtra aussi, mais il se trouvera placé dans une condition plus difficile pour refuser les contrats que lui apporteront ses fonctionnaires et employés. Il sera dans l'obligation de choisir ses assurés : il acceptera les uns et n'acceptera pas les autres. Il pourra ainsi constituer des exilés de l'assurance, qui seront frappés d'une sorte de discrédit sinon d'infamie.

L'Italie est le seul pays qui tente les assurances sur la vie.

II. *Des assurances de provinces, d'Etats.* — On trouve ailleurs des assurances contre l'incendie.

En Allemagne, les établissements publics d'assurance contre l'incendie « ont toujours été énergiquement soutenus par le gouvernement[1] ».

Les établissements publics en Bavière, dans le Wurtemberg, dans les grands-duchés de Bade et de Hesse sont obligatoires pour les propriétaires fonciers.

L'entreprise privée est limitée à la propriété mobilière et aux risques de l'assurance immobilière non assurés par les établissements publics.

Cependant, ils n'ont pu supprimer les compagnies privées comme le prouve ce tableau sur la situation des assurances en Allemagne en 1906.

| | 52 établissements publics d'assurances contre l'incendie. | 16 mutuelles. | 32 compagnies. |
|---|---|---|---|
| | (Milliers de marks.) | | |
| *Recettes* : | | | |
| Cotisations ou primes brutes. . . . . | 78 343 | 36 094 | 190 347 |
| Revenus divers. . . . . | 73 660 | 33 935 | 107 134 |
| *Dépenses* : | | | |
| Indemnités et frais d'impôts. . . . . | 51 708 | 10 294 | 90 291 |
| *Frais divers* : | | | |
| Contributions aux services d'incendie, amortissements . . . . . | 16 094 | 5 114 | 34 389 |

La caisse communale d'incendie de Rostock a réassuré à une compagnie privée la totalité du capi-

1. *Annales de la régie directe* avril 1911.

tal assuré par elle : elle n'est plus qu'une agence pour l'encaissement des primes et la répartition des indemnités[1].

Le canton de Vaud, depuis 1849, assure les immeubles et les meubles : l'assurance est obligatoire. L'assurance mobilière n'a pu s'installer dans aucun autre canton[2]. Alors on veut y substituer une assurance mobilière nationale.

Dans l'assurance du canton de Vaud, les frais d'administration représentent, en 1907, 13 fr. 48; celle du canton de Glaris de 1895 à 1905, 9 fr. 34 p. 100 et en 1907 13 fr. 48.

Dans l'établissement du canton de Glaris de 1895 à 1905, 27 fr. 45 p. 100, et en 1906-1907, 41 fr. 95 p. 100.

Les bons risques et les mauvais risques, l'État doit tout accueillir.

En France, le 20 décembre 1907, le ministre de l'Intérieur fit savoir qu'il ne s'opposait pas à la création d'une caisse départementale contre l'incendie dans la Côte-d'Or : la caisse est créée le 1er janvier avec une subvention annuelle de 15 000 francs du conseil général et avec un bureau central installé à la préfecture.

La caisse en 1909 a procédé à 50 p. 100 de réassurances. Un article limite la prime d'assurances à 10 francs. Naturellement, cet article considéré « comme une petite barrière anticollectiviste » disparaît.

Les avantages préconisés sont : la police est annuelle, facilité de s'assurer à la mairie de sa

1. *Annales de la régie directe*, avril 1911, p. 169.
2. *Ibid.*, décembre 1909, p. 47.

commune; « à la suite d'un sinistre, estimation des dégâts sans esprit de chicane et sans marchandage ».

Alors on ne marchandera pas! on payera largement! dans ce cas, l'assurance pourra devenir une occasion de gain, ce qu'elle ne doit jamais être.

L'assuré est toujours libre de se retirer ou de modifier son assurance.

Voilà évidemment des avantages offerts sur les compagnies privées aux dépens des contribuables, d'abord : ensuite, il y aura, dans dix ans, à constater les résultats.

## CHAPITRE XXIV

# LES MINES FISCALES DE LA SARRE

Les mines de l'État prussien. — Diminution de bénéfices.

Non seulement les chemins de fer, mais toutes les autres exploitations d'Etat sont exposées aux risques industriels. Leurs bénéfices n'augmentent pas toujours, comme le prouvent les mines fiscales appartenant à l'État prussien.

Voici la diminution du bénéfice comptable de l'ensemble des exploitations fiscales prussiennes.

| Années. | Bénéfice comptable. | Nombre d'ouvriers. | Bénéfice par tête. |
|---|---|---|---|
| | Marks | | Marks |
| 1890 . . . . . | 24 464 000 | 56 475 | 433 19 |
| 1891 . . . . . | 17 112 000 | 57 939 | 395 36 |
| 1892 . . . . . | 13 829 000 | 57 307 | 241 33 |
| 1893 . . . . . | 15 084 000 | 55 322 | 272 66 |
| 1894 . . . . . | 15 024 000 | 57 009 | 263 55 |
| 1905 . . . . . | 30 651 000 | 84 244 | 363 84 |
| 1906 . . . . . | 27 444 000 | 89 130 | 307 92 |
| 1907 . . . . . | 14 622 000 | 92 776 | 157 61 |
| 1908 . . . . . | 16 136 000 | 96 845 | 166 62 |
| 1909 . . . . . | 17 000 000 | 101 941 | 166 76 |
| Moyennes. | | | |
| 1890-1894. . . | 17 103 144 | 56 810 | 301 06 |
| 1895-1899. . . | 27 302 552 | 64 385 | 424 05 |
| 1900-1904. . . | 34 846 403 | 77 462 | 449 85 |
| 1905-1909. . . | 21 171 191 | 92 987 | 227 68 |

On voit la baisse énorme depuis 1905; la baisse par ouvrier est de 48 p. 100 relativement à la période antérieure.

Cette diminution est surtout attribuable aux exploitations minières, excepté celles de sel.

| | 1890 | 1906 | 1907 | 1908 | 1990 |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | (Milliers de marks.) | | |
| Exploitations minières hormis celles de sel. . . . . | 20 415 | 20 987 | 8 058 | 10 921 | 11 399 |
| Usines métallurgiques. . . . | 1 099 | 4 245 | 1 982 | 882 | 31 |
| Usines de sel. . | 1 749 | 668 | 3 210 | 3 930 | 5 031 |
| Etabl. thermaux. | 34,7 | 35,1 | 34,9 | 5,5 | 111,1 |
| Total . . . | 23 298 | 25 935 | 13 285 | 15 727 | 16 411 |

L'abaissement des bénéfices des exploitations minières fiscales provient surtout des houillères de la Sarre.

Voici trois ans par trois ans les modifications survenues depuis 1900 dans le prix de revient de la tonne et dans le prix de vente de la tonne de charbon des houillères de la Sarre.

*Prix de revient par tonne en marks*

| Années. | Salaire. | Matériel. | Charges sociales. | Impôts. | Ensemble. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1900 | 4,74 | 1,64 | 0,44 | 0,12 | 1,43 |
| 1903 | 4,89 | 1,57 | 0,52 | 0,18 | 1,82 |
| 1906 | 5,26 | 1,74 | 0,55 | 0,16 | 1,78 |
| 1909 | 5,52 | 2,11 | 0,74 | 0,19 | 2,13 |

*Prix de vente et bénéfices*

| Années. | Prix réalisé. | Dépense pour installation nouvelle. | Bénéfice complet. | Ensemble. |
|---|---|---|---|---|
| 1900 | 10,68 | 0,14 | 2,76 | 2,90 |
| 1903 | 10,90 | 0,22 | 1,48 | 1,70 |
| 1906 | 10,40 | 0,28 | 1,36 | 1,64 |
| 1909 | 11,03 | 0,58 | 0,59 | 1,17 |

Le prix de revient a augmenté de 48 p. 100 et les bénéfices ont diminué de 59 p. 100.

Le budget établi par l'administration prussienne des mines, fonderies et salines est établi sur des principes nouveaux, distinction entre les frais d'administration et les dépenses d'exploitation; distinction entre les mines de fonds pour installations nouvelles et dépenses courantes; diverses dépenses figurant auparavant au budget général de l'État prussien, mais concernant en réalité les exploitations fiscales sont portées au budget des mines, fonderies et salines; de là une diminution de 8 859 177 marks sur la prévision du bénéfice net relativement au budget de 1911[1].

Le bénéfice brut des exploitations fiscales de l'État prussien est prévu pour 1912 à 18 215 000 fr.; le bénéfice net à 5 938 000 francs. Il est vrai qu'il y a un prélèvement pour l'Académie des mines de Berlin, pour l'Institut géologique.

1. *Circulaire du Comité des houillères*, 10 février 1912.

CHAPITRE XXV

# ENTREPRISES PUBLIQUES ET ENTREPRISES PRIVÉES

I. *A priori* démenti par les faits.
II. L'Imprimerie nationale et l'imprimerie Paul Dupont.
III. Marine militaire.
IV. Les deux jetées. — La *Telephon company* et le *Post office*.
V. Indemnités pour pertes sur le réseau de l'État et sur les réseaux des compagnies.
VI. En Allemagne, usines municipales et usines privées d'électricité.
VII. Services municipaux de Paris. — M. Dausset : supériorité de l'entreprise privée. — M. Benjamin Welton. — Psychologie de l'entrepreneur.
VIII. Recul des exploitations d'État en Nouvelle-Zélande.
IX. Lettre d'un habitant de Manchester. — L'action et le contrôle.

I. Les partisans de la socialisation et de la municipalisation de toutes sortes de services répètent sur tous les tons :

— L'État et les municipalités administrent pour le service et non pour le gain. Donc elles doivent administrer à meilleur marché.

« Elles doivent », voilà l'*a priori*; mais il est constamment démenti par les faits.

II. A l'Imprimerie nationale, il y a quelques années, le produit net représentait à peu près l'intérêt normal du capital engagé. Une enquête permit à M. Colson de constater que ce résultat n'était atteint que par une majoration « exorbitante » des prix exigés. M Colson signale un témoignage très curieux de cette exagération des tarifs. La maison Paul Dupont avait accepté de fournir au ministère de la Marine des formules et modèles aux prix de l'Imprimerie nationale, sous déduction, toutefois, des frais de composition, correction et conservation des formes. L'Imprimerie nationale, ayant soutenu que la maison Dupont travaillait à perte pour ruiner le crédit de l'établissement d'État, un inspecteur des Finances établit, officiellement, que cette assertion était fausse, et que la maison Dupont pouvait faire et faisait des bénéfices sur l'affaire, malgré la remise consentie à la Marine[1].

III. Le 13 décembre 1911, le sous-directeur en chef de la Marine des États-Unis, M. Watt disait à la commission de la Chambre des représentants : le *Florida* construit par l'État coûte par tonne (coque et machines seulement) 1 374 fr. 50; l'*Utah* fait par l'industrie privée coûte 904 francs. En 1910, le Congrès autorisa la mise en chantier de deux cuirassés dont le prix était limité à 30 millions. L'industrie privée, sur adjudication, avec un rabais d'un demi million de francs s'est acquittée de sa tâche; l'arsenal a demandé des crédits supplémentaires et la dépense a été portée au delà de 35 millions.

1. Communication à l'*Académie des sciences morales et politiques*, août 1912.

On lit dans *Army and Navy Journal*, du 28 janvier 1911.

La Commission des *Naval affairs* recommande également que le Congrès donne au secrétaire Meyer le pouvoir de construire le cuirassé *New York*, autorisé dans sa dernière session, dans un chantier privé, le secrétaire ayant démontré qu'il en coûterait, au minimum, 8 millions et demi de plus au Gouvernement, en raison de la loi des huit heures, de construire le *New York* à Brooklyn.

Il n'y a qu'en France que le ministère de la Marine construit plus de navires qu'il n'en donne à construire à l'industrie privée, comme le montre le tableau suivant (1911) :

| | Navires de haute mer. | | Navires torpilleurs. | |
|---|---|---|---|---|
| Puissances. | Industrie. | Arsenaux. | Industrie. | Arsenaux. |
| | Tonnes | Tonnes | Tonnes | Tonnes |
| France . . . . . | 73 400 | 83 634 | 15 944 | 11 358 |
| Proportion p. 100. | 47 | 53 | 58 | 42 |
| Angleterre . . . . | 388 100 | 231 830 | 92 480 | 2 400 |
| Proportion p. 100. | 63 | 37 | 97 | 3 |
| Allemagne . . . . | 320 562 | 75 154 | 46 200 | » |
| Proportion p. 100. | 81 | 19 | 100 | » |
| Etats-Unis . . . . | 184 075 | 48 825 | 27 200 | » |
| Proportion p. 100. | 79 | 21 | 100 | » |

IV. Dans le bourg de Portsmouth and Southsea, il y a deux jetées : l'une est une propriété privée, l'autre une propriété municipale : la première est un succès ; la seconde « un éléphant blanc » [1].

1. *The Truth*, 26 avril 1911.

A la *London chamber of commerce*, le 18 mai 1911, M. Faithful Begg, un des hommes les plus connus par leur compétence en affaires, disait :

« La *National telephone Company* exploitait à 58 p. 100 du revenu brut tandis que le Post office exploite à 74 p. 100. Le Post office obtient 3,5 p. 100 sur le capital employé, tandis que la *National telephone Company* obtenait 8,9 p. 100. »

V. Sur le réseau de l'Ouest, de 1904 à 1908, les indemnités pour pertes, avaries, retards étaient de 1 566 francs par 100 000 francs de recettes brutes; de 1909 à 1911, elles se sont élevées à 3 043 francs.

Sur l'ancien réseau de l'État, elles étaient de 1 426; elles se sont élevées depuis 1909 à 2 055 fr., ce qui prouve que l'administration des chemins de fer de l'État, en s'étendant, ne s'est pas améliorée. Sur l'ensemble des réseaux Est, Midi, Nord, P.-L.-M. et Midi, la moyenne est de 1 175 francs. Sur le réseau de l'Ouest racheté, elle est donc de 157 p. 100 plus élevée et sur les deux réseaux de l'État de 75 p. 100.

J'ajoute que l'Ouest-État a invoqué comme cas de force majeure, les inondations, la grève, que les autres compagnies n'ont pas invoqués.

VI. Un ingénieur allemand M. W. Majerczik a fait une étude comparée des résultats donnés par les entreprises d'électricité, administrées par les communes, et des entreprises privées en Allemagne.

Nous empruntons à l'analyse de son étude, publiée dans la *Revue économique internationale* du 15 juillet 1912 les renseignements suivants :

Les chiffres ont été puisés dans les dernières

statistiques (*Statistik der Vereinigung der Elektrizitatswerke für das Betriebjahr* 1909, Dortmund, 1910, complétée par la *Statistik der Elektrizitätswerke in Deutschland nach dem Stand vom* 1. *April* 1910. G. Dettmar, Berlin 1910).

M. Majerczik a laissé de côté les usines de Berlin et de Hambourg, exploitées par l'industrie privée, mais dont la prospérité aurait altéré toutes les comparaisons : son étude ne porte que sur des usines d'électricité desservant des localités comptant au moins 100 000 habitants.

Ces installations étaient au nombre de 56, se subdivisant ainsi qu'il suit :

1° Nombre d'usines dépendant d'une administration communale : 41. Population dans le territoire desservi : 9 millions 571 000 habitants.

2° Nombre d'usines dépendant d'une administration privée : 15. Population dans le territoire desservi : 3 millions 363 000 habitants.

(Ce renseignement ne se rapporte qu'à 14 des usines en question, les indications faisant défaut pour la quinzième.)

Les conditions des usines privées étaient moins favorables que celles des usines publiques. Des trente-huit entreprises communales, vingt ne desservent qu'une seule localité ; l'étendue de territoire desservie par les entreprises privées est double de celle des entreprises communales.

Les entreprises communales sont les plus anciennes. On a commencé par croire que ces entreprises étaient du ressort des municipalités.

| Désignation. | Administration communale. Valeur moyenne. | Nombre d'usines. | Administration privée. Valeur moyenne. | Nombre d'usines |
|---|---|---|---|---|
| 1. Nombre moyen d'habitants de la région desservie, par usine. . | 234 000 | 41 | 240 000 | 14 |
| 2. Nombre de localités desservies, par usine . . . | 9,2 | 38 | 37,2 | 15 |
| Etendue moyenne, par usine, en km² . . . . . | 62,4 | 30 | 143,8 | 8 |
| 4. Ancienneté moyenne. . . . . | 13,1 | 40 | 11,1 | 15 |

La supériorité de l'outillage des entreprises privées est démontrée par ce fait que la capacité de production moyenne des usines municipales est à peine des trois quarts de celle des usines privées.

| Désignation. | Administration communale. Valeur moyenne. | Nombre d'usines. | Administration privée. Valeur moyenne. | Nombre d'usines. |
|---|---|---|---|---|
| 5. Nombre de chaudières, par usine. . | 15,5 | 37 | 13,6 | 14 |
| 6. Timbrage maximum, kg./cm² . | 11,7 | 37 | 12,7 | 14 |
| 7. Surface de chauffe par chaudière. . | 226 | 37 | 12,7 | 14 |
| 8. Nombre de mach. primaires, par usine . . . . . | 8,2 | 36 | 9,6 | 9 |
| 9. Puissances maxima par mach., kw. | 350 | 36 | 988 | 9 |
| 10. Capacité totale moyenne, en comparant les accumulateurs, kw. . | 8000 | 33 | 10500 | 14 |
| 11. Canalisation. . . . | 432 | 41 | 236 | 11 |
| Aériennes. . . . | 57 | 41 | 281 | 11 |
| Ensemble . . . . | 489 | 41 | 517 | 11 |

Les chaudières des entreprises privées, moins nombreuses, sont d'un type plus économique que celles des entreprises publiques ; les machines primaires y sont plus fortes (n^os 5 à 10).

Les reliements alimentés pour l'éclairage et pour la force représentent 55 kw. 3 par 1 000 habitants pour 33 usines publiques, et 79 kw. pour 11 usines privées. Si on y ajoute la traction, on trouve 65,9 pour les premiers, 80,9 pour les secondes.

Pour la traction, les usines municipales fournissent plus que les usines privées, parce que les grandes entreprises communales ont toutes des réseaux de tramways importants.

Les entreprises privées sont exploitées plus économiquement que les entreprises communales.

Elles peuvent produire une plus grande puissance par unité thermique, parce qu'elles emploient des chaudières et des machines de plus grande capacité unitaire.

Leur facteur d'utilisation est meilleur, c'est-à-dire qu'avec un matériel donné, elles sont appelées à produire davantage. Leurs pertes sont plus grandes parce qu'elles fonctionnent comme centrales à grande distance. Les centrales privées fournissent par habitant 30 p. 100 d'énergie en plus pour l'éclairage privé et 60 p. 100 pour l'éclairage public. Elles vendent aussi beaucoup plus d'énergie pour la force.

Voici le tableau des résultats d'exploitation :

| | Administration communale. | | Administration privée. | |
|---|---|---|---|---|
| | Valeur moyenne. | Nombre d'usines. | Valeur moyenne. | Nombre d'usines. |
| 18. Énergie produite par unité thermique, w.-h. . | 0,086 | 34 | 0,103 | 11 |
| 19. Energie produite en p. 100 de la capacité totale multipliée par 8 760 heures, p. 100. . . . . | 17,0 | 35 | 20,0 | 11 |
| 20. Temps d'utilisation moyen de la puissance de l'usine, h. . . . . | 1317,0 | 36 | 1480,0 | 10 |
| 21. Pertes annuelles d'énergie, en p. 100 de l'énergie produite. . . . | 20,3 | 35 | 22,9 | 10 |
| Énergie fournie. par habitant, p. 100. . . . . | 9,1 | 31 | 12,4 | 8 |
| 22. Pour l'éclairage privé, kwh. . . | 0,81 | 36 | 1,39 | 9 |
| 23. Pour l'éclairage public, kwh . . | 14,2 | 31 | 23,9 | 8 |
| 24. Pour la force kwh. | 37,4 | 38 | 36,2 | 9 |
| 25. Pour l'ensemble, kwh. . . . . | 16,4 | 24 | 9,7 | 3 |
| 29. Pour le total, kwh. | 37,0 | 38 | 39,3 | 9 |

Voici les résultats financiers :

Les frais d'installation sont en moyenne de 1 160 marks par kilowatt pour les usines municipales et de 1 240 marks pour les usines municipales. Les

usines privées, à raison de leur fonctionnement comme usine à grande distance, ont un matériel plus coûteux de lignes à haute tension et de stations de transformation. Cependant, elles peuvent fournir 1 kw. 28 par mark de frais, tandis que les usines municipales ne peuvent en fournir que 1,12. Aussi se contentent-elles de tarifs inférieurs.

Voici la différence de tarif entre les usines municipales et les usines privées:

*Prix par kilowatt fourni*

| | Usines municipales. | Usines privées. |
|---|---|---|
| | Pfennigs. | Pfennigs. |
| Pour l'éclairage. . . . . | 36,8 | 31,6 |
| — la force . . . . . | 15,7 | 12,5 |
| — la traction . . . . . | 9,95 | 9,12 |

Pour l'éclairage, le prix moyen est de 14 p. 100 inférieur à celui des usines communales; pour la force, de 20 p. 100; même pour la traction, il y a une différence en moins de 8,3 p. 100 pour les usines privées.

La supériorité des usines privées s'affirme surtout dans les dépenses.

*Dépenses par kilowatt fourni*

| | Usines municipales. | Usines privées. |
|---|---|---|
| | Pfennigs. | Pfennigs. |
| Combustibles. . . . . | 3,69 | 2,98 |
| Graissage. . . . . | 0,13 | 0,09 |
| Traitements et salaires. . . | 2,04 | 2,15 |
| Entretien . . . . . | 0,97 | 0,96 |
| Divers. . . . . | 1,17 | 1,74 |
| Ensemble. . . . . | 7,90 | 7,80 |
| Différence brute, p. 100 . . | 13,2 | 9,5 |

Les frais de combustible, de graissage, d'entretien sont moindres dans les usines privées, parce que le matériel en est meilleur et parce qu'elles sont mieux gérées. Cependant, les dépenses de traitements et de salaires sont plus élevées : les frais divers sont aussi plus élevés parce que les usines privées sont assujetties à des taxes locales dont sont exonérées les usines municipales. Si ces taxes y étaient appliquées, la différence brute entre les dépenses et les recettes qui est de 13,2 p. 100 pour les entreprises communales et de 9,5 p. 100 pour les entreprises privées serait singulièrement rétrécie. La différence serait renversée si les usines privées n'appliquaient pas des taux moindres.

M. H. Marchand qui rend compte du travail de M. Majerczik conclut à tous égards que la mise en régie des installations génératrices d'électricité ne peut être que désavantageuse.

VII. Dans son rapport sur le budget municipal de Paris de 1912, M. Dausset reconnaît la supériorité du système de l'entreprise sur la régie administrative :

« Chaque fois, peut-on dire, qu'il est nécessaire de disposer d'un outillage mécanique particulier et d'un personnel spécialisé, on n'obtient de bons résultats qu'en s'adressant à l'entreprise. »

L'entrepreneur se tient au courant des derniers projets et n'épargne aucun effort pour passer ses marchés dans les conditions les plus avantageuses. L'administration « à supposer qu'elle prenne l'initiative de signaler au Conseil les perfectionnements ou les améliorations à l'ordre du jour, ce qui est rarement le cas, est obligée d'attendre plusieurs

mois, sinon plusieurs années, pour obtenir l'argent ou les autorisations indispensables ».

S'agit-il du nettoiement ? la Ville de Paris ne peut, avec ses ressources annuelles limitées et à peine suffisantes pour les dépenses courantes, réaliser rapidement la transformation d'un outillage tout à fait démodé ; l'entrepreneur, au contraire, dispose, à cet effet, de capitaux qu'il peut amortir sur une longue période, ce qui lui permet de faire néanmoins des conditions avantageuses. De plus, soucieux de réduire au strict nécessaire ses frais d'entretien, l'entrepreneur n'engage qu'à bon escient les dépenses du premier établissement, sauf à payer plus cher pour disposer d'un matériel bien agencé.

M. Dausset continue :

Le système des travaux à l'entreprise avec prix et base forfaitaires conviendrait également pour le pavage et l'asphaltage des voies et leur entretien. Tout dépend ici encore de la qualité des matériaux employés et, par suite, des procédés et des soins de fabrication, aussi bien que du mode d'exécution du travail, eu égard à l'importance des voies et de la circulation qui les emprunte. L'entrepreneur saura faire les distinctions nécessaires, et n'hésitera pas, par exemple, à augmenter d'un centimètre l'épaisseur de la couche d'asphalte exigée par le cahier des charges si la voie est très fréquentée, afin de s'éviter, dans un avenir prochain, des réparations onéreuses, et de diminuer, par suite, ses frais annuels d'entretien.

De même, pour l'établissement et l'entretien des chaussées empierrées, l'administration, mal outillée et manquant de la souplesse indispensable pour exécuter rapidement et économiquement les travaux en profitant de l'expérience de chaque jour, a tout intérêt à en laisser la charge à l'initiative privée, et à conserver pour elle la tâche tout au moins aussi importante et délicate du contrôle. »

Dans son étude sur l'efficacité du travail municipal, M. Benjamin Welton montre aussi la supériorité de l'entrepreneur [1].

Le problème qu'il a à résoudre est simple et il le considère comme une unité. Il n'est pas gêné par toutes sortes de restrictions. Il cherche les hommes les plus compétents, renvoie les incapables, et peut donner des bonus pour une augmentation de production. La comparaison des dépenses et des résultats est sa règle. Il n'hésite pas à faire les dépenses nécessaires qui peuvent économiser la main-d'œuvre. Il organise ses unités de manière qu'elles donnent le maximum de rendement : et les rapports ne peuvent être falsifiés, parce qu'ils sont contrôlés par la partie avec laquelle il a contracté.

VIII. Les socialisants laissent croire que, du moment qu'un pays ou une municipalité s'est engagé dans la nationalisation et la municipalisation, il y persévère.

Cependant nous avons vu qu'il y avait des reculs dans les villes britanniques ; et relativement à la Nouvelle-Zélande, MM. Scholefield, en 1909, MM. Le Rossignol et Downie Stewart en 1912 sont d'accord pour dire :

Dans ces dernières années, la tendance est de laisser le champ libre aux entreprises privées. C'est l'oscillation du pendule. Il y a dix ans, le gouvernement n'aurait pas osé permettre aux compagnies privées de développer la richesse latente des cours d'eau de la Nouvelle-Zélande. Aujourd'hui, c'est la politique hautement avouée de l'État d'encourager des entreprises privées à les utiliser.

Les Néo-Zélandais ne font pas de théories, mais un certain nombre sont assez perspicaces pour s'a-

1. *Efficiency in city government*, p. 111.

percevoir que lorsqu'il résulte une perte d'une industrie gérée par l'État, elle frappe toute la nation ou bien le gouvernement force quelques individus à payer pour les autres.

IX. M. J. C. B. Perry, dans une lettre au *Manchester City news*, du 4 mars 1911, disait :

Si le gaz était fourni par une compagnie privée, il devrait avoir un haut pouvoir éclairant. On ne peut forcer le *Gaz Committee* de le donner et il ne le donne pas. Si les tramways appartenaient à une compagnie, il ne leur serait pas permis de monopoliser les rues au centre de la ville au détriment de beaucoup d'autres transports. Notre *Markets Committee* perd sur ses installations réfrigérantes, tandis qu'une compagnie concurrente est un succès commercial et donne « des objets d'alimentation à bon marché ».

Quand les corps politiques ou administratifs, États et municipalités agissent, ils se contrôlent eux-mêmes. Cette raison suffit pour les exclure de toute exploitation, car *il faut qu'il y ait séparation entre l'action et le contrôle.*

*Aux entreprises privées, l'action; à l'État et aux municipalités, le contrôle,* pour les services ayant un caractère d'intérêt commun.

# LIVRE III

# LES RÉSULTATS ADMINISTRATIFS

## CHAPITRE PREMIER

## LES RÉSULTATS ADMINISTRATIFS

Les partisans des socialisations et municipalisations, gênés par les résultats financiers des diverses régies directes qu'ils préconisent, en sont quittes pour changer de terrain : Soit, les régies ne rapportent pas de bénéfices, mais confondre l'administration avec une entreprise industrielle, c'est lui faire injure. Elle agit non pour le gain, mais pour le service. Elle sacrifie les résultats financiers aux résultats administratifs qui ont pour but les progrès moraux et matériels de la nation.

Ces théoriciens « des résultats administratifs » oublient que rien n'est gratuit, que tout se paye, et que les services administratifs ne sont pas les moins chers.

Mais me plaçant à leur point de vue, je vais examiner les résultats administratifs de la gestion directe de l'État et de la municipalité.

CHAPITRE II

# LA SÉCURITÉ DES VOYAGEURS SUR LES RÉSEAUX D'ÉTAT ET LES RÉSEAUX PARTICULIERS

La sécurité des voyageurs et les réseaux d'État. — Un rapport de M. Thomas. — Comparaisons. — L'ordre du jour du Sénat.

M. Edgard Milhaud a essayé de prouver, dans un certain nombre d'articles publiés dans les *Annales de la régie directe*, que la sécurité était absolue sur les réseaux d'État et précaire sur les réseaux gérés par les compagnies.

La commission du budget de 1912 chargea M. Albert Thomas, socialiste unifié, des rapports sur le budget des conventions. Il annonce lui-même que « son rapport est tout pénétré de pensée socialiste » ; et il conclut au rachat des chemins de fer français.

Comme il ne pouvait appuyer ce programme sur les résultats de l'Ouest-État, un certain nombre d'accidents le gênant, il le laissa de côté et ne parla que de l'ancien réseau de l'État.

La thèse ne manquait pas d'audace ; car, dans le

*Journal des Economistes*, voici entre autres, les faits qui lui furent opposés par M. Ch. Macler :

Se basant sur les études statistiques de M. Edgar Milhaud, M. Thomas soutient cette thèse hardie que la sécurité n'est garantie que sur les chemins de fer exploités par l'Etat. L'argumentation de M. E. Milhaud et de M. A. Thomas est plutôt simpliste. Il y a plus d'accidents sur les chemins de fer des États-Unis que sur ceux de l'État belge d'une part ; il y en a davantage sur les réseaux des compagnies anglaises que sur le réseau de l'État prussien ; il y avait plus d'accidents sur les chemins de fer suisses avant qu'après le rachat, *donc* il y a plus d'accidents en France sur les réseaux des compagnies que sur celui de l'État. *Si surprenante que la constatation puisse paraître à beaucoup*, dit M. A. Thomas, *cette thèse est scientifiquement établie.* Surprenante, en effet, au lendemain des catastrophes de Villepreux, de Courville, de Bernay, des Ponts-de-Cé, de Saujon, de Montreuil-Bellay ! Quant à savoir si elle est scientifiquement établie, c'est ce que nous allons voir.

Si nous comparons tout d'abord les accidents de chemins de fer sur les réseaux concédés français et sur notre ancien réseau de l'Etat (nous laissons de côté le réseau de l'Ouest, comme l'a fait M. Thomas), nous constatons, d'après les chiffres de la statistique du ministère des Travaux publics, que le nombre total moyen des voyageurs tués et blessés a été, de 1905 à 1909, par million de voyageurs transportés :

1,58 sur le réseau de l'Etat.
0,79 sur les réseaux concédés.

Par million de kilomètres parcouru par les voyageurs :
0,03 sur le réseau de l'Etat.
0,02 sur les réseaux concédés.

Par million de kilomètres parcourus par les trains :
2,01 sur le réseau de l'Etat.
1,46 sur les réseaux concédés.

De quelque façon que l'on examine les statistiques, le nombre moyen des victimes d'accidents rapporté au trafic est, sur l'ancien réseau de l'Etat, le réseau modèle, sensiblement plus élevé que sur les réseaux privés. La période antérieure 1901-1905 donne absolument les mêmes résultats. Si l'on

envisage séparément le nombre des tués et des blessés, les résultats sont, pour chacun des éléments de la statistique ci-dessus, au désavantage de l'Etat.

Si nous passons à la comparaison des accidents entre les réseaux concédés français et les principaux réseaux d'Etat étrangers, nous constatons que les victimes d'accidents ont été beaucoup moins nombreuses sur les premiers que sur les seconds. Nous emprunterons nos chiffres aux dernières statistiques parues, celles de l'année 1909.

Prenons d'abord la Belgique. Voici les chiffres donnés par le compte rendu des opérations des chemins de fer belges rapprochés de ceux de la statistique française du ministère des Travaux publics :

| | | État belge. | Compagnies françaises. |
|---|---|---|---|
| Par millions de voyageurs transportés. | Tués. . . | 0,03 | 0,01 |
| | Blessés. . | 2,87 | 0,46 |
| Par million de voyageurs à 1 km. . | Tués. . . | 0,0015 | 0,0005 |
| | Blessés. . | 0,12 | 0,01 |

Donc, incontestable supériorité des compagnies françaises.

Prenons l'Allemagne. Voici les chiffres extraits de l'*Annuaire statistique pour l'Empire allemand*, publié par l'Office impérial de statistique :

| | | Allemagne. | Compagnies françaises. |
|---|---|---|---|
| Par million de voyageurs transportés. | Tués. . . | 0,08 | 0,01 |
| | Blessés. . | 0,38 | 0,46 |
| Par million de voyageurs à 1 km. . | Tués. . . | 0,003 | 0,0005 |
| | Blessés. . | 0,016 | 0,01 |

L'avantage est encore pour les compagnies françaises.

Prenons l'Autriche. Voici les chiffres extraits du

rapport sur les résultats des chemins de fer de l'Etat autrichien, publiés par le ministère des Chemins de fer :

| | | Autriche. | Compagnies françaises. |
|---|---|---|---|
| Par million de voyageurs transportés. | Tués. . . | » | 0.01 |
| | Blessés. . | 2925 | 0,46 |
| Par million de voyageurs à 1 km. . | Tués. . . | » | 0,0005 |
| | Blessés. . | 0,07 | 0,01 |

Ici encore, avantage pour les compagnies françaises, en ce qui concerne les blessés.

Prenons la Hongrie. Voici les chiffres extraits de la statistique des chemins de fer hongrois, publiée par le ministère des Chemins de fer :

| | | Hongrie. | Compagnies françaises. |
|---|---|---|---|
| Par million de voyageurs transportés. | Tués. . . | 0,23 | 0,01 |
| | Blessés. . | 1,01 | 0,46 |
| Par million de voyageurs à 1 km. . | Tués. . . | 0,007 | 0,0005 |
| | Blessés. . | 0,03 | 0,01 |

Ici encore, avantage pour les compagnies françaises.

Prenons la Suisse. Les chiffres sont extraits de la statistique des chemins de fer suisses, publiée par le département fédéral des Postes et Chemins de fer :

| | | Suisse. | Compagnies françaises. |
|---|---|---|---|
| Par million de voyageurs transportés. | Tués. . . | 0,13 | 0,01 |
| | Blessés. . | 0,74 | 0,46 |
| Par million de voyageurs à 1 km. . | Tués. . . | 0,008 | 0,0005 |
| | Blessés. . | 0,03 | 0,01 |

Partout, l'avantage est pour les compagnies françaises: et l'on peut dire hautement que la sécurité des voyages est beaucoup plus grande sur les réseaux des compagnies françaises que sur les réseaux de l'État français, de l'État belge, de l'empire allemand, de l'État autrichien, de l'État hongrois et des chemins de fer fédéraux suisses. On pourrait encore étayer cette conclusion sur les chiffres des accidents de toute nature par 100 kilomètres exploités. Tandis que le chiffre est de *3,81* pour les réseaux privés français, il est de 5,9 pour l'Allemagne, de 10,1 en Italie, de 12,05 pour l'Autriche, de 50 pour la Suisse.

Mais ce n'est pas tout. Si nous comparons la statistique des accidents dans ceux des pays étrangers où l'exploitation par l'État et par les compagnies existe concurremment, nous trouvons que, dans chacun de ces pays, les accidents sont plus nombreux sur les réseaux de l'État que sur ceux des compagnies.

Pour l'Autriche et la Suisse, les statistiques ne donnent pas à part les chiffres des accidents sur les réseaux privés, mais la comparaison entre le chiffre des accidents sur les réseaux d'État envisagés isolément et sur l'ensemble du réseau de chaque pays, fait ressortir la mesure dans laquelle ce dernier chiffre est influencé par les résultats des réseaux privés. Or, dans ces deux pays, le chiffre des accidents rapporté au trafic est, pour l'ensemble des réseaux, plus faible que celui des accidents sur les seuls réseaux d'État, ce qui prouve que les accidents sont bien moins nombreux sur les réseaux

privés que sur les réseaux d'État. Voici les chiffres :

| | | Autriche. | | Suisse. | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Etat. | Etat et Compagnies. | Chemins de fer fédéraux. | Chemins de fer fédéraux et Compagnies. |
| Par million de voyageurs transportés. | Tués. | » | » | 0,13 | 0,11 |
| | Blessés. | 2,25 | 1,98 | 0,74 | 0,72 |
| Par million de voyageurs à 1 kilomètre. | Tués. | » | » | 0,008 | 0,009 |
| | Blessés. | 0,07 | 0,06 | 0,036 | 0,036 |

Enfin, prenons la statistique des victimes d'accidents, en y comprenant, non seulement les personnes, mais aussi les agents et toutes autres personnes. La question de la sécurité de l'exploitation vaut bien d'être examinée à ce point de vue.

Nous trouvons que le total des tués et blessés par million de trains-kilomètre est de 4,49 sur les réseaux concédés français, contre 15,3 sur l'État belge, 7,6 sur le réseau de l'État autrichien, 8,1 sur l'État hongrois, 40,1 sur les chemins de fer fédéraux suisses (23 sur les compagnies suisses), 5,10 sur les chemins de fer allemands, et 32,4 sur les chemins de fer italiens.

Après avor lu ces chiffres, nos lecteurs trouveront la thèse de M. A. Thomas plus surprenante encore. Dans tous les pays d'Europe que nous avons passés en revue, la sécurité est plus grande sur les réseaux privés que sur les réseaux d'État. C'est un fait qui ressort des statistiques officielles.

Le 4 août 1907, eut lieu l'accident des Ponts-de-Cé, venant de ce que l'administration des chemins de fer de l'État n'avait pas appliqué mon arrêté de

1891, prescrivant la visite annuelle des ponts métalliques. Il entraîna la mort d'une trentaine de voyageurs. Au mois d'août 1910, eut lieu l'accident à Saujon, près de Bordeaux, causant la mort de quarante voyageurs. Le 18 juin 1910 eut lieu l'accident de Villepreux, sur l'Ouest-État, où l'on constata dix-huit morts; le 10 septembre 1910, l'accident de Bernay, où il y eut ausssi des morts; le 14 février 1911, l'accident de Courville qui causa la disparition d'une famille complète et entraîna dix morts.

Les six plus grands accidents de chemins de fer qu'ait subis la France depuis cinq ans se sont tous produits sur le réseau de l'État, trois sur l'Ouest-État et trois sur l'ancien réseau de l'État, que l'État exploite depuis près de trente-cinq années et qui n'a que 2 292 kilomètres, soit le quinzième environ de l'étendue des réseaux d'intérêt général.

L'accident de Montreuil-Bellay provoqua, le 24 novembre 1911, la discussion au Sénat qui se termina par l'ordre du jour suivant, accepté par le ministre:

Le Sénat adresse l'hommage de sa profonde sympathie aux familles des victimes de la catastrophe de Montreuil-Bellay et ses félicitations aux sauveteurs; prenant acte des déclarations du ministre des Travaux publics, des efforts faits pour améliorer la situation déplorable du réseau de l'Ouest-État, et confiant dans le gouvernement pour mettre un terme à l'insécurité comme à l'irrégularité de son exploitation, passe à l'ordre du jour.

Ainsi le Sénat, avec approbation du ministre, constatait solennellement « la situation déplorable, l'insécurité et l'irrégularité de l'exploitation d'Ouest-Etat », à propos, il est vrai, d'un accident arrivé à l'ancien réseau de l'Etat.

Le *Journal officiel* du 12 juillet contient la question suivante de M. Engerand, député, à M. Jean Dupuy, ministre des Travaux publics :

Quel est le nombre des machines, voitures et wagons détruits ou détériorés dans les accidents qui se sont produits sur l'Ouest-État du 1er janvier 1909 au 1er mars 1912?

Il a reçu la réponse suivante :

68 machines; 30 tenders; 198 voitures; 451 wagons.

Si les socialisants ne peuvent invoquer les résultats financiers du réseau de l'Etat comme argument en faveur de la socialisation des chemins de fer, la thèse de MM. Edgar Milhaud et Albert Thomas sur la sécurité qu'elle offre, ne rassurera personne.

CHAPITRE III

# DÉSORDRES, LENTEURS ET ERREURS

Les téléphones. — Le rapport de M. Sembat. — Le bureau de la rue Gutenberg. — Les motifs du choix de l'emplacement. — Ses conséquences. — La commission de 1900-1905. — Sage lenteur. — M. Steeg.

L'administration des télégraphes. — Les services techniques et les services d'exploitation. — L'entretien. — Le réseau souterrain de Paris. — Le réseau de ceinture perdu — et retrouvé. — L'Imprimerie nationale. — L'imprévoyance de la Régie des tabacs. — Constructions à Paris. — Erreurs d'information. — Le ministre de l'Agriculture française. — Le *Naval intelligence department*. — Difficultés du contrôle.

En sa qualité de socialiste, M. Sembat veut remettre tous les services à l'État. Cependant, rapporteur du budget des postes, télégraphes et téléphones pour le budget de 1906, il montra très clairement ce que devient une industrie entre les mains de l'État.

Quand le téléphone parut, le gouvernement, considérant qu'il serait hasardeux d'essayer de l'exploiter, donna à des industriels l'autorisation de se livrer à cette expérience à leurs risques et périls, en se réservant la faculté de rachat des droits concédés et du matériel créé, moyennant une indemnité à débattre. En 1880, la Société générale des

téléphones fut constituée; l'autorisation accordée venait à expiration le 8 septembre 1884. Elle fut prorogée pour une période de cinq années.

Mais, dès le 12 juillet 1882, le gouvernement avait obtenu un crédit de 250000 francs pour créer des réseaux à Reims, Roubaix-Tourcoing, Troyes, Nancy, etc., où n'opérait pas la Société générale des téléphones. L'administration constata qu'avec un taux inférieur de 50 p. 100 à celui de la société, elle réalisait des bénéfices. Le 8 septembre 1889, date de l'expiration de la concession, l'État prenait le monopole des téléphones. Le rachat du matériel avait été autorisé par la loi du 16 juillet 1889. Le gouvernement offrait 5068836 francs. Par arrêté de mai 1896, le conseil d'État condamna l'État à payer 9313000 francs, somme qui, avec les intérêts, s'éleva à 11334338 francs, soit 126 p. 100 en plus des prévisions.

M. Sembat dit:

> En remplaçant l'industrie privée, l'industrie d'État ne lui empruntait pas ses méthodes. Dès le début, on le constate. Le premier geste de l'État est un don de joyeux avènement. Il abaissa les tarifs d'abonnement forfaitaire. Il était impossible de savoir si l'État allait vendre à perte. Il fixait ses prix au petit bonheur. C'était faire un cadeau plutôt que lancer une grande industrie.

Ainsi pour le début : 1° dépassement de l'évaluation du rachat de 126 p. 100; 2° tarifs fixés au petit bonheur.

Au 1er septembre 1889, le nombre des abonnés à Paris avait atteint le chiffre de 6504.

On avait donné des délais beaucoup trop courts à la Société générale des téléphones. Une industrie

ne peut se constituer et amortir en cinq années. Elle est paralysée. Aussi, quand l'État se substitua à elle, son outillage était arriéré. Il fallait l'intervention, dans certains cas, de quatre téléphonistes pour une communication. Déjà on employait en Amérique et dans plusieurs villes de Belgique des tableaux commutateurs multiples, ainsi nommés parce que le point terminus de toutes les lignes d'abonnés reliés au même bureau est répété devant chaque opératrice. Dès lors, une seule employée suffit pour assurer la liaison entre deux abonnés reliés au même multiple. En 1891, l'administration française essaya ce système au bureau de Wagram.

« Mais, dit M. Steeg, dans son *rapport sur le budget de* 1907, malgré les avantages que l'on pouvait prévoir, faute de crédits, faute de temps, faute d'espace, les premières installations de ce nouveau type furent très restreintes. On y procéda, d'ailleurs, plutôt sous la poussée des besoins immédiats qu'en exécution d'un plan d'ensemble. »

Les partisans des monopoles d'État lui prêtent toujours de larges plans, de grandes vues dégagées des mesquineries de l'industrie qui agit sous la crainte des pertes et avec l'espoir des gains. Une fois de plus, voilà la preuve qu'il n'en est rien.

On arriva à une cacophonie : le personnel n'était pas préparé. L'usage maintenu, dans les anciens bureaux, d'appeler les abonnés par leur nom au lieu de faire l'appel au numéro, pour lequel étaient construits les multiples, troublait les demoiselles du téléphone.

On résolut de diminuer le nombre des bureaux et d'en établir trois grands sur la rive droite.

Un industriel aurait cherché l'emplacement le

plus commode pour établir le principal de ses bureaux. Pas du tout. On subordonna l'installation du principal bureau téléphonique aux convenances de l'Hôtel des postes. Il était trop petit, quoique installé depuis dix ans. On ne savait où remiser les voitures. L'occasion était bonne. On déclassa et on ferma la rue Gutenberg et on construisit en bordure un hôtel des téléphones dont le rez-de-chaussée était affecté à un autre service.

Chose curieuse ! on avait voulu supprimer des bureaux ; on se contenta de les concentrer dans un même bâtiment, mais ils continuèrent de communiquer par les mêmes moyens que s'ils avaient été situés dans des quartiers différents.

Seulement, comme il fallait amener les lignes du service interurbain et les lignes de ces trois bureaux dans le même local, on fut obligé de reconstruire à grands frais, dans des dimensions inusitées, l'égout qui va de la rue du Louvre à la rue Richer par la rue Montmartre. Ce n'est pas suffisant. « Il faut, dit M. Steeg, maintenant faire une galerie spéciale dans la rue Etienne-Marcel, déjà si encombrée d'ouvrages et dont l'égout ne peut plus recevoir les trop nombreux câbles à acheminer par cette direction. »

On voit les fautes commises : centralisation dans un même bâtiment de bureaux qui y restent isolés ; et de là la nécessité, pour y amener une masse de fils, de faire des travaux énormes. Comme on pourra les renouveler indéfiniment, il faudra bien renoncer à un système dont le point de départ est faux.

En 1900, on nomma une commission pour arrêter un programme. Elle discuta jusqu'en 1905. Cette année-là, deux meubles, pour 5 000 abonnés chacun, furent placés au bureau Gutenberg. Ils

n'étaient pas encore en service en 1907. Le meuble de 5 000 abonnés commandé pour le bureau de Passy, n'a pas été installé ainsi que divers autres meubles dans différents bureaux. Des sommes considérables sont engagées; elles restent improductives et les abonnés attendent.

En 1906, un fournisseur saisit l'administration d'un projet de traité : moyennant une somme de 20 millions, il offrait de remplacer le matériel appareils de bureau et appareils d'abonnés du réseau de Paris par le système dit de « batterie centrale » qui est adopté par tous les grands réseaux américains.

La commission de l'outillage téléphonique fut constituée pour l'examen de cette proposition « que sa forme forfaitaire, dit M. Steeg, fit immédiatement rejeter ». M. Steeg dit cela comme une chose évidente. J'avoue que je ne comprends pas. L'État a tout intérêt, chaque fois qu'il le peut, à faire faire par un entrepreneur quelconque tout travail dont il a besoin. Il y trouve un triple avantage : 1° limitation du crédit à ouvrir; 2° contrôle de sa part, au lieu de la charge et des abus de l'exécution; 3° responsabilité de l'entrepreneur.

La Commission, sur l'insistance de M. Dennery, ingénieur de l'administration, qui a vu fonctionner le système de la batterie centrale aux États-Unis, a fini par l'adopter; et la dépense nécessaire pour organiser le réseau de Paris, bureau et poste d'abonnés, a été évaluée à 4 millions.

Enfin, l'administration a eu un programme. Elle n'a point fait preuve d'initiative; car ce qu'elle a pris, c'est un système pratiqué depuis plusieurs années aux États-Unis, et par qui ? par des compagnies privées.

Mais allait-on au moins exécuter rapidement ce programme ? M. Steeg répondit avec scepticisme : « Nous n'oserions l'affirmer... » Et il avait un euphémisme charmant : « Comme des découvertes scientifiques, des perfectionnements industriels peuvent à tout instant bouleverser ses prévisions, l'administration ne peut pas anticiper trop hardiment sur les événements. »

Oh ! M. Steeg pouvait se rassurer ! L'administration n'avait pas à craindre d'anticiper sur les événements puisqu'elle était déjà en retard de plusieurs années ! Tous les abonnés la suppliaient de s'affranchir de cette terreur, et, sous prétexte d'attendre le progrès, de ne pas les faire attendre indéfiniment quand ils avaient l'audace de demander une communication.

L'incendie du bureau de Gutenberg permit à l'administration de ne pas courir le risque de trop se hâter.

Maintenant nous jouissons à Paris du système de la « batterie centrale » ; deux abonnés reliés à des bureaux différents, peuvent être mis en rapport en moins de trente secondes, mais ils ne se plaignent pas quand l'attente ne dure que trois minutes, preuve que, de tous les hommes, le Français est le plus facile à gouverner.

M. Dalimier dit, en parlant de l'administration des télégraphes[1] :

L'Administration française s'épuise en études stériles. Lorsqu'on a pris quelque peu contact avec les multiples rouages de cette organisation compliquée, on est frappé du manque de cohésion des différents services. Une dua-

1. *Rapport pour le budget de* 1912.

lité très marquée se révèle entre les services techniques et les services d'exploitation ; bien que théoriquement réunis sous une même direction, chacun d'eux se conduit comme un service autonome.

Bien plus, les services techniques paraissent se faire une règle, un point d'honneur, d'ignorer les besoins de l'exploitation. Ils fournissent des appareils qui rendent l'exécution du service très pénible et empêchent la mise en œuvre de modifications importantes. Avec des appareils mieux conçus au point de vue pratique, peut-être eût-on déjà essayé l'abonnement à conversations taxées dans certaines villes.

Au dix-huitième siècle, Voltaire reprochait à l'administration française de ne pas se préoccuper de l'entretien. D après le passage suivant du rapport de M. Dalimier, cette mauvaise habitude n'a pas disparu.

Nous avons pu constater que le réseau souterrain urbain de Paris se trouve dans un état déplorable. Il n'est l'objet d'aucune surveillance, d'aucun entretien méthodique ; les réparations sont faites à la hâte, sans contrôle. Les conducteurs sont happés au passage et dérivés de leurs câbles sans plan aucun, sans précautions techniques ; les câbles eux-mêmes sont piqués, troués, écrasés dans les égouts ou les tranchées sans que le service compétent s'émeuve ; des artères entières sont abandonnées ; certaines même ont été relevées ou ont disparu sous des remblais, sans que personne en ait conservé le souvenir ! L'incurie atteint dans ce service un degré inimaginable...

M. Dalimier cite une note de l'Administration et conclut :

En somme, on reconnaît que les lignes sont visitées lorsqu'elles cessent de fonctionner et que, par contre, lorsqu'on se mêle de faire exceptionnellement du zèle, il suffit qu'une section d'un conducteur soit douteuse pour qu'elle soit entièrement remplacée !

Non seulement l'administration n'entretient pas un réseau, mais elle en oublie un autre qu'elle entretient encore moins.

A la suite de la réunion de la Commission des inondations, un projet de loi fut préparé, comportant, entre autres travaux de première urgence, l'établissement, le long des fortifications de Paris, de câbles « sous papier » à un nombre suffisant de conducteurs. La dépense devait coûter 2 millions. Or, tout un réseau de ceinture existait sous gutta et sous conduite de fonte depuis près de quarante ans. Il se trouvait dans un état de conservation remarquable malgré son abandon complet. On constata que, moyennant quelques travaux de réparation peu onéreux, à peine 50 000 francs, il pouvait être remis entièrement en service.

Le service technique l'avait oublié. Ce fut l'inspecteur des lignes souterraines à grande distance, appartenant au service de l'exploitation, qui le découvrit et arrêta le dépôt du projet de loi préparé.

Les ouvriers de l'Imprimerie nationale prétendent que les ateliers de la rue Vieille-du-Temple sont une vraie prison et que, privés d'air et de lumière, ils y travaillent dans les pires conditions. Un reporter du *Matin*[1] en donnait la description suivante :

J'ai, sous la conduite de M. Clavel, prote principal, visité dans leur totalité, fouillé jusque dans leurs recoins les plus obscurs, les ateliers de l'Imprimerie nationale; des caves aux combles, j'ai tout parcouru; j'ai arpenté des kilomètres de couloirs obscurs, monté ou descendu des milliers de marches d'escaliers; j'ai vu les ateliers de composition où des artistes exécutent des chefs-d'œuvre typographiques;

1. *Le Matin*, 28 janvier 1912.

j'ai vu les ateliers de fonderie de caractères, où, parmi les vapeurs nocives du plomb en fusion, sans air et sans lumière, des ouvriers à demi nus travaillent à l'aide de procédés et avec un matériel que l'industrie privée a abandonnés depuis un quart de siècle. J'ai vu des machines à imprimer, vieilles et désuètes, qu'on doit réparer sans cesse, et dont les frais d'entretien dépassent les sommes qui permettraient d'acquérir des machines neuves et modernes; j'ai vu les ateliers de clicherie, aussi ignorants des perfectionnements de ces dernières années; j'ai vu les ateliers de lithographie, de photographie et de gravure, de brochage et de reliure, de pliage, de gommage; j'ai vu les cimetières où s'entassent sans ordre les « formes », qu'on conserve soit parce qu'elles peuvent servir à nouveau, soit parce qu'il n'y a pas d'ouvriers pour faire la distribution dans les casses des caractères typographiques ayant servi à leur établissement; j'ai vu les réserves de caractères neufs, capital de plusieurs millions, inutilement immobilisés, réserves uniquement constituées pour justifier l'emploi d'un nombre trop grand d'ouvriers fondeurs.

En 1906, les sortes courantes de tabac manquèrent[1]. Pourquoi ? Si un industriel voit augmenter ses affaires, il a soin d'employer une partie de ses gains à améliorer ses moyens de production.

L'administration des tabacs avait pu constater, en 1902, 421 millions de recettes brutes; en 1903, 435 millions; en 1904, 448 millions. Mais le budget de l'État était pauvre, il absorbait tout, au lieu de perfectionner l'outillage de son monopole fiscal.

La consommation augmentant en même temps, on réduisit de dix à neuf heures la journée de travail des ouvriers des manufactures de tabac. Cette diminution eut pour conséquence une baisse de production de 10 p. 100; l'outillage n'était pas en mesure de la compenser; de là le déficit.

1. V. *Le Client*.

L'administration avait obtenu, en 1905, quelques centaines de mille francs pour améliorer son outillage et ses locaux de fabrication sur les budgets de 1906 et de 1907; mais ils étaient en retard et insuffisants.

Je ne dis pas que les fonctionnaires de l'administration des tabacs n'avaient pas prévu la nécessité de ces travaux; mais ils n'avaient pas assez d'autorité pour que le ministre des finances leur donnât, en temps utile, les crédits nécessaires.

Les lenteurs administratives sont connues, et les particuliers qui n'en prennent pas leur parti sont sévèrement remis en place.

La reconstruction de l'École J.-B.-Say dure, en 1912, depuis plus de vingt ans; la construction de l'École de physique et chimie industrielles de la rue Vauquelin a été décidée en 1898 et le premier ordre d'exécution n'a été donné qu'en 1908.

On constate des erreurs d'information formidables. Au mois de mai 1912, le ministère de l'Agriculture française veut rassurer la population; pour abaisser le prix du blé, dans son évaluation des réformes, il se trompe de 5 millions de quintaux.

Le *Naval intelligence department*, en 1909, provoque une panique dans la Grande-Bretagne, en annonçant que l'Allemagne aura 13 dreadnoughts en février 1911 et 20 en 1912. M. Balfour aggravait ces prévisions en annonçant que l'Allemagne aurait 17 dreadnoughts en 1911 et 20 en 1912. En fait, elle n'en aura que 13 en 1913.

M. Perrissoud, rapporteur du budget des chemins de fer de l'État, dit que « l'État doit être un patron

modèle et donner aux contribuables les facultés les plus larges de contrôle ».

Les contribuables ne peuvent pas contrôler directement les entreprises de l'Etat; ils ne le peuvent que par l'intermédiaire des membres du Parlement.

Le rapport de M. E. Brousse sur le règlement du budget de 1907 et de M. Louis Marin sur le budget du ministère des Affaires étrangéres de cet exercice suffisent pour montrer la difficulté du contrôle parlementaire.

Plus l'État exerce d'attributions, plus ce contrôle est difficile.

CHAPITRE IV

# L'ADMINISTRATION DES POUDRES

L'explosion de la *Liberté* après les explosions de Lagoubran et de l'*Iéna*. — « Ce n'est pas la faute de la poudre B. » — L'amiral Bellue et le fait. — La poudre à la nitroglycérine et la poudre à la nitrocellulose. — Accidents à la marine des Etats-Unis. — L'épreuve du vase argenté. — Entêtement de l'administration française pour l'emploi de la poudre à la nitrocellulose. — Ses arguments faux. — *Il n'y a qu'une solution, c'est l'adoption de la poudre à la nitroglycérine.* — Responsabilités. — Erreurs volontaires. — Le rapport de M. Hubert. — Les parlementaires ne s'occupent que des questions de personnes. — MM. Louppe et Maissin. — Le fonctionnement d'une poudrerie. — Mauvaises matières premières. — Comparaison de prix entre l'industrie privée et l'industrie d'État. — Le danger de la poudre B. — Qu'a-t-on fait? — On a noyé des poudres. — L'accident du *Jules-Michelet*. — On noie 40000 obus. — Solution onéreuse et négative.

Le lundi 25 septembre 1911, à 5 h. 53 du matin, le cuirassé la *Liberté* fit explosion, projetant des débris qui causèrent des avaries à d'autres bâtiments de l'escadre en rade de Toulon, et y blessèrent et y tuèrent des hommes. Bilan : 236 morts, beaucoup de blessés, une unité de combat ayant coûté 41 millions détruite, d'autres unités de combat immobilisées pour un temps plus ou moins long et exi-

geant des dépenses plus ou moins lourdes : tel est le résultat.

La poudrière de Lagoubran fit explosion en 1899, et cette explosion entraîna 70 morts ; en 1907, l'*Iéna* fut détruit par une explosion qui causa 148 morts.

Aussitôt, le ministre de la Marine M. Delcassé, un ancien ministre de la Marine, membre de l'Académie des Sciences, M. Alfred Picard, s'écrient : « Ce n'est pas la faute de la poudre B. »

Pourquoi cet empressement à couvrir la poudre B ? Parce que la poudre à la nitrocellulose a été inventée par un ingénieur français, M. Vieille, homme de premier ordre, mais qui, connaissant sa poudre, ne s'est point réjoui à l'affirmation de MM. Delcassé et Alfred Picard.

Au lendemain de l'explosion du cuirassé la *Liberté*, le ministère nomma une commission pour en rechercher les causes.

L'amiral Bellue avait donné immédiatement son témoignage qui en prouvait l'erreur.

La poudre B et plus particulièrement un certain lot de gargousses de 65 ont été la cause et l'unique cause du désastre d'hier. Nous nous trouvons en présence d'un accident semblable en tous points à celui qui anéantit l'*Iéna*, dans les bassins de Missiessy. La poudre B, sous des influences non déterminées, s'est spontanément enflammée. Voilà pourquoi la *Liberté* est perdue. J'étais sur le pont de la *Patrie* au moment des premières détonations ; j'en ai compté deux, et dix-neuf minutes plus tard, la *Liberté* sautait. J'insiste sur ce chiffre des dix-neuf minutes entre les premières détonations et l'écroulement final.

Il est vrai qu'une colonne de fumée et de flammes s'est élevée à l'avant du vaisseau, vers la hune de misaine. C'était la résultante des premiers éclatements. Dix-neuf

minutes plus tard comme sur l'*Iéna*, notez-le, et comme à Gâvres, où fut répétée la catastrophe, devant un comité technique, le croiseur n'était plus.

Il est reconnu que la déflagration des gaz provenant de la poudre B, dans une chambre non aérée, porte la température de cette chambre à des degrés fabuleux. Il est reconnu aussi que dix-huit à dix-neuf minutes sont nécessaires à ces gaz pour pousser l'acier des obus à une température suffisante pour leur inflammation. Au surplus, nous avons en escadre, répartie sur la presque totalité des unités, un lot de poudre B en gargousses de 65 absolument défectueux. On ne l'ignore pas, puisqu'on nous conseille d'épuiser le stock dans les délais les plus brefs. Cette poudre est la même qui s'enflamma subitement l'autre jour dans un canon de la *Gloire*; c'est la même qui vient de réduire en une pauvre loque ce magnifique cuirassé. Je dis que nous avons le droit de posséder à bord des munitions qui ne soient pas pour nos équipages une éternelle menace et pour nous une perpétuelle terreur.

*Le Matin* annonçait que la commission d'enquête a été très troublée parce que les témoignages concordants semblent placer l'origine des explosions dans la soute tribord avant et que, dans cette soute, il n'y avait que des poudres neuves. Cette observation donne un argument décisif à la thèse que je vais exposer.

Le 8 octobre, le ministère nomma une autre commission « des poudres de guerre ».

Cette commission avait une première question à se poser et c'est la seule qu'elle ne se posa pas :

Dans les marines anglaise, allemande, italienne, autrichienne, japonaise, dans toutes les marines sauf deux, on se sert de poudre à base de nitroglycérine. Il y a eu deux explosions dans la marine japonaise, celle du *Matsushiun* et du *Mikado*; elles ont eu lieu au moment où la marine japonaise em-

ployait la première cordite, qui était composée de 50 p. 100 de nitroglycérine, tandis que maintenant elle n'en comprend plus que 20. Encore n'a-t-il pas été fourni de preuves pour confirmer cette hypothèse. Il y a encore l'explosion du brésilien *Aquidaban*; mais d'après son capitaine, Alvaro Porto, la cordite qui fit explosion était à bord depuis treize à quinze ans.

Dans les marines américaine et française, on se sert de poudres à base de nitrocellulose.

Or, la marine des États-Unis compte au mois de janvier 1898 l'explosion du *Maine* qui, ayant eu lieu dans le port de La Havane, a provoqué la guerre hispano-américaine.

Le vice-amiral Melville, le grand constructeur de la marine des États-Unis, dit : « Toutes les enquêtes faites ont prouvé que l'explosion avait une cause interne. » Il ajoute que sur trois navires de guerre des États-Unis, le *Cincinnati*, le *Philadelphy* et le *New-York*, les soutes sont arrivées à des températures qui auraient provoqué des explosions si elles n'avaient pu être noyées. L'article de l'amiral George Melville n'a pas été écrit à propos de l'explosion de la *Liberté*. Il a paru, dans le numéro du mois de juin 1911 de la *North American Review*.

Voilà le fait : deux marines ont subi et risquent, avec des *poudres à la nitrocellulose, d'épouvantables accidents que n'ont pas éprouvé les marines qui se servent de poudres à base de nitroglycérine.*

*La stabilité parfaite de la poudre à la nitroglycérine même sous les climats les plus chauds et les plus humides est démontrée par la marine anglaise.*

M. A. Rousseau citait, quelques jours après l'explosion de la *Liberté* dans *le Temps* une réponse

du ministère de la Marine à un commandant de cuirassé qui manifestait des craintes : « Il n'y a pas de danger tant que le ..... naviguera dans les mers du Nord !

Les poudres à base de nitrocellulose sont instables et ne peuvent être surveillées. Elles subissent des phénomènes de dissociation qu'on ne peut conjurer. On aura beau multiplier les précautions, essayer d'établir des chambres frigorifiques, bonnes pour conserver de la viande, impuissantes à empêcher des phénomènes chimiques qui produisent des températures de plus de 2000°. On aura beau renouveler les poudres: les navires seront toujours sous la menace d'une déflagration.

L'épreuve au vase argenté, employée depuis 1907 dans la marine britannique, est la seule digne de confiance. Elle se fait à la température relativement basse de 80° qui ne suffit pas pour causer une destruction brutale des molécules. D'après cette épreuve, les stabilités des diverses poudres sont :

| | |
|---|---|
| M. K. S. Cordite, . . . . . | 600 heures |
| M. D. Cordite, . . . . . | 1800 — |
| C. S. P. Cordite, . . . . . | 5000 — |
| Poudre à la nitrocellulose. | 150 — |

Les ingénieurs des poudres en France ignorent-ils donc ces faits ? Les marins les ignorent-ils ? ils doivent les connaître, ce sont des consommateurs de poudres.

La marine anglaise ne prescrit l'épreuve de la cordite qu'au bout de huit ans; la marine des États-Unis refait ses poudres âgées seulement de deux ans; et la limite d'âge permise pour les pou-

dres emmagasinées à bord est réduite à quatre ans en France.

On a rappelé qu'en 1907 une commission fut nommée. Pourquoi donc cette commission n'a-t-elle pas abouti à la conclusion qu'imposent les faits ? Pourquoi donc n'a-t-elle pas dit nettement que pour supprimer les explosions, il fallait en supprimer la cause et qu'il n'y avait qu'un moyen, c'était de remplacer la poudre à base de nitrocellulose par la poudre de nitroglycérine ?

Pourquoi ? On a fait deux objections à cette substitution : 1° celle de la conservation des canons. On a affirmé que la poudre à base de nitroglycérine provoquait des érosions dans l'âme des canons et ainsi les détruisait. Admettons que l'observation fût juste. Il eût été plus économique d'user et de renouveler des canons que de s'exposer à des désastres comme ceux de l'*Iéna* et de la *Liberté*.

Mais cette objection, qui aurait pu avoir quelque raison il y a vingt ans, n'existe plus depuis très longtemps. On dose la nitroglycérine à volonté : quand la nitroglycérine est à la dose de 20 p. 100, l'explosion a lieu à la température de 2300° qui est la même que celle de la nitrocellulose. L'érosion est moindre qu'avec la poudre à la nitroglycérine, puisqu'il faut 20 p. 100 de moins de poudre à la nitroglycérine pour obtenir le même résultat.

Une preuve en est donnée par la marine anglaise qui fait toujours ses exercices à charge entière, sans crainte d'abîmer ses pièces.

Alors on présente une autre objection : nos canons ont été faits pour des cartouches à la nitrocellulose dont le volume est plus grand que celui

des cartouches à la nitroglycérine. On ne pourrait donc pas s'en servir.

Il y a là, dit-on au ministère de la Marine, une difficulté technique.

Or, cette difficulté n'existe pas, bien au contraire. On fabrique aujourd'hui la poudre à la nitrocellulose en tubes ayant un trou d'un certain diamètre. Il suffit que ces tubes soient calculés pour que la cartouche ou la chambre du canon soit pleine, tout en ayant un poids moindre de poudre. La longueur des tubes resterait la même que celle des plaques actuelles de nitrocellulose. La poudre en tube offre en outre un avantage considérable, car la surface de combustion reste absolument constante durant tout le temps que la poudre brûle. En outre, la poudre à la nitroglycérine en tube étant très élastique ne casse pas durant sa période de combustion comme casse la poudre en bandes à la nitrocellulose. La proportion balistique des deux poudres est de 10 à 12. Donc, avec 10 kilogrammes de poudre à la nitroglycérine, on obtient la même force et on obtiendra la même balistique qu'avec 12 kilogrammes de poudre à la nitrocellulose et le même degré de chaleur dans le canon. Donc, pas la moindre différence dans l'érosion du canon.

*Il ne faut pas essayer de pallier les effets; il faut supprimer la cause; et il n'y a qu'une solution, c'est le changement de poudre.*

La poudre à la nitroglycérine serait-elle plus chère qu'il faudrait opérer ce changement. Or, elle est meilleur marché.

La poudre à la nitroglycérine aurait-elle un pouvoir explosif moins grand qu'il faudrait encore l'opérer. Or, comme le prouvent les chiffres

ci-dessous, il faut 20 p. 100 moins de poudre à la nitroglycérine pour obtenir le même résultat qu'on obtient avec celle à la nitrocellulose. De ce fait, elle coûte déjà à employer 20 p. 100 de moins, mais, de plus, elle coûte meilleur marché à manufacturer. L'économie totale réelle est de près de 40 p. 100. Donc, quand l'État use 50 milliers de francs de poudre à la nitroglycérine, il obtiendra le même résultat pour 30 milliers environ, d'où une économie considérable, non compris l'économie des explosions et des pertes de vies humaines qu'elles entraînent.

L'administration des poudres du ministère de la Guerre qui fournit les poudres à la Marine et la direction de l'artillerie de Marine, en s'entêtant dans le maintien de la poudre B, ont encouru la plus grave responsabilité, précisément parce que leurs chefs n'ont pas voulu assumer la responsabilité de proposer un tel changement qui aurait gêné les situations acquises, condamné des errements et infirmé l'infaillibilité administrative.

Ils ont eu peur de se compromettre, et, à ce risque, ils ont préféré le risque des explosions.

Cette responsabilité est partagée par la commission de 1907 qui a considéré que la poudre B était un dogme. Cependant les explosions de la poudrière de Lagoubran et de l'*Iéna* et les preuves quotidiennes de dissociation de la poudre B auraient dû être suffisantes pour montrer aux membres là où était leur devoir. Après l'explosion de l'*Iéna*, je fus profondément et tristement frappé de l'unanimité, en Angleterre, des hommes compétents pour s'étonner de l'entêtement de notre administration des poudres à fabriquer et à fournir de la poudre à

la nitrocellulose et de la résignation de notre marine à l'accepter. Je m'occupai alors de cette question. J'ai remis au général Picquart, ministre de la Guerre, la table dressée par l'amirauté anglaise de la température des explosions de la poudre à la nitroglycérine.

Or, l'administraton des poudres a fourni à M. Lucien Hubert, pour son rapport sur les poudres et salpêtres, des renseignements qui lui font dire :

La nitroglycérine, qui n'est peut-être pas beaucoup plus stable, a le gros inconvénient de développer des températures très élevées qui détériorent les pièces très rapidement. « Un canon de gros calibre est sans danger après cent coups tirés avec une poudre à la nitroglycérine. La poudre anglaise est-elle, d'ailleurs, beaucoup plus stable que la nôtre ? il est permis d'en douter. »

Ces lignes sont un chef-d'œuvre.

L'administration des poudres avait la table des températures, puisque je l'avais remise moi-même au général Picquart, qui fit étudier la question et envoya en Angleterre M. Biju Duval, ingénieur des poudres. Cependant elle n'en tient pas compte dans les renseignements qu'elle donne.

Puis, que signifie cette question insidieuse « la poudre anglaise est-elle beaucoup plus stable que la nôtre » ? Il est vrai qu'il n'est pas arrivé d'accident à la marine anglaise, mais « il est permis d'en douter ».

Cependant, quoique les stocks de poudre à la nitroglycérine représentent une quantité de quatre fois supérieure à celle des stocks de la nitrocellulose, il n'y a eu qu'un accident qui lui soit imputable c'est celui du navire brésilien l'*Aquidaban;* mais

l'administration française ne veut pas adopter la poudre à la nitroglycérine, parce que là, c'est un ingénieur de l'administration française qui a inventé la poudre à la nitrocellulose, et qu'en Angleterre c'est l'industrie privée qui fabrique la poudre à la nitroglycérine.

Deux explosions, celle de l'*Iéna* en 1907 et celle de la *Liberté* n'ont pas suffi. Au lieu de renoncer franchement à la poudre à la nitrocellulose, les membres du Parlement, les journalistes se passionnent pour des questions de personnes.

Des ingénieurs des poudres, MM. Louppe et Maissin, montrent des sentiments extraordinaires; et cependant ce sont deux ingénieurs sortis de l'École polytechnique. Ils se lancent à la tête des accusations réciproques qui montrent de singuliers dessous administratifs. Cependant « ils étaient très bien notés par leurs inspecteurs généraux ». C'est une conséquence de la communication de leurs notes aux intéressés.

On a vu aussi M. Maissin, directeur du Moulin-Blanc, mandé au ministère de la Guerre, avec M. Le Gall, président du syndicat des ouvriers. Ils sont traités sur un pied d'égalité par M. Berteaux, ministre de la Guerre, et un an après, M. Etienne, ministre de la Guerre, ne trouve d'autre solution que le départ de M. Maissin!

Voici comment le rapporteur décrit le fonctionnement d'une poudrerie. Les questions d'organisation, d'administration et de personnel suffisent à absorber toute l'activité du directeur. La responsabilité de toutes les questions relatives à la fabrication incombe à l'ingénieur. Ce dernier est secondé par un personnel subalterne d'agents techniques,

chefs d'ateliers, etc., lesquels sont, en réalité, les véritables fabricants.

M. Hubert relève le défaut de soin apporté dans la confection des lots, avec des poudres anciennes, retouchées ou transformées : défaut de nettoyage des récipients. « On trouve dans les caisses provenant des établissements de poudres et salpêtres, des quantités souvent notables de poudre d'un type autre que celui du lot livré. » Au Bouchet, en 1908, on avait oublié de mettre de la diphénylanine dans un lot; mais on en avait doublé la dose dans un autre lot. C'était une compensation dangereuse.

On livre des lots de poudres diverses avec cette étiquette : « A consommer à bref délai. » Cet avis n'est pas rassurant.

Une des fabriques est arrêtée parce que son moteur est en réparation et qu'elle n'a pas même de moteur de secours.

Enfin, il y a un fait acquis : c'est l'achat de mauvaises matières premières par l'administration des poudres. On vise à l'économie sans tenir compte des résultats : et on continue.

M. Hubert cite un marché passé en février 1906 pour fourniture de 920 000 kilogrammes de coton-poudre de la Société Nobel, au prix de 3 fr. 35 le kilogramme rendu dans un port de la Manche. « L'administration de la Guerre, ajoute-t-il, a pu savoir que le prix de 3 fr. 35 devait être considéré comme un prix très réduit. » En effet, il fut considéré comme extraordinaire; mais M. Hubert ajoute : « A la même époque, le prix de vente à l'artillerie du coton-poudre fabriqué par les poudreries françaises était de 3 fr. 40 le kilogramme. » Il ajoute : « Depuis 1910, le prix de vente du coton-

poudre de guerre fabriqué par l'État français a été abaissé à 3 fr. 20 le kilogramme. » Sont-ce là des prix industriels? Est-il tenu compte dans l'établissement de ce prix de revient des frais d'établissement, d'usine, d'intérêt et d'amortissement du capital? Ce sont des prix factices, comme tous les prix établis par l'État et qui devraient être étrangement majorés si on voulait obtenir des prix réels; et si on n'obtient ces prix qu'au détriment de la sécurité, c'est une économie désastreuse.

Mais pour M. Hubert, renseigné par l'administration, la poudre B n'en est pas moins un dogme. Parlant des causes d'explosion de la *Liberté*, il dit : « On a réussi surtout à jeter le trouble dans les esprits. » Il semble que c'est la poudre B qui s'en est chargée elle-même.

Qu'a-t-on fait depuis l'explosion de la *Liberté*?

L'administration, le ministre de la Marine, M. Delcassé, n'ont trouvé qu'un moyen d'en éviter un autre : c'est de débarquer et de noyer les poudres. On arrive à ce résultat profondément ironique : avoir une marine sans poudre, plutôt que d'adopter la poudre à la nitroglycérine. L'amour-propre de l'administration française est sauf.

Cependant d'autres accidents se produisent et avec de la poudre neuve. Le 26 juin 1912, à bord du *Jules-Michelet*, une gargousse éclata en cours de chargement à trois heures, et une seconde à six heures, blessant chacune les dix hommes de l'armement. Ces gargousses avaient été confectionnées en 1912, spécialement en vue des tirs d'exercice à charge réduite, avec des poudres de 1910 qui n'étaient pas suspectes.

On ne peut attribuer l'accident à un trop grand

échauffement des pièces. Elles avaient tiré, depuis le matin, l'une 161 coups, l'autre 189, et depuis la reprise de l'après-midi l'une 48 coups et l'autre 76. Or, les pièces de 164 ne doivent être mises momentanément hors de service, dans la crainte d'un échauffement trop grand qu'après 300 coups, au minimum, tirés sans interruption, à charge pleine.

On construit des cuirassés à coups de millions, on fait des canons magnifiques; mais on a une poudre plus terrible pour ceux qui en font usage que pour l'ennemi.

La destruction de l'*Iéna* ne suffit pas pour qu'on y renonce, et pourquoi? parce que l'administration ne voulait pas abandonner sa routine, parce qu'adopter la poudre à la nitroglycérine, c'était reconnaître l'infériorité de la poudre française. Notez que l'inventeur, M. Vieille, n'est pas en cause : car il n'était pas opposé à ce changement.

La destruction de la *Liberté* a lieu : l'administration fournit à M. Hubert des renseignements dont elle connaissait la fausseté. Les membres du Parlement ne sont intéressés que par les petites questions de personnes. Le ministre de la Marine noie des poudres : moyen onéreux, mais à coup sûr inefficace pour assurer la défense.

Le 26 juin 1912, ont lieu les deux accidents du *Jules-Michelet*; le 8 août, on noie 40 000 obus. C'est une solution, mais négative; si on fabrique des poudres et des obus pour les jeter à la mer, il est plus simple de ne pas les fabriquer.

Alors on annonce que la marine française va acheter des poudres; où? en Italie! dans un pays de la triple alliance! à qui? à une société qui n'est qu'une filiale d'une société allemande!

CHAPITRE V

# LE MISONÉISME ADMINISTRATIF

*Le progrès est œuvre d'individus et non de l'État.* — Le fonctionnaire conserve. — Il craint l'innovation. — L'eau de Seine dans les ministères. — Le service vicinal, les routes nationales et l'automobile. — Les téléphones. — La gestion privée et la gestion d'État. — Causes du retard de l'industrie électrique dans la Grande-Bretagne — Pas d'économie de main-d'œuvre. — L'ouvrage pour les ouvriers et non pour l'utilité.

Le progrès est œuvre d'individus et non de l'État. Ce n'est pas l'État qui a découvert la gravitation; et si l'humanité avait attendu des gouvernements l'application de la vapeur et de l'électricité à nos usages quotidiens, nous n'aurions ni chemins de fer, ni télégraphes, ni téléphones.

Le fonctionnaire conserve, et toute innovation lui fait peur, car il ne sait ce qui en résultera.

Même si un fonctionnaire a l'esprit éveillé, il se heurte à l'inertie de l'organisation dans laquelle il se trouve; enfin, si le groupe administratif dont il fait partie veut changer quelque chose, il se heurte aux autres groupes; et puis, il faut qu'il obtienne préalablement des crédits, en tout cas, des autorisations. A insister, on risque quelque chose, ne fût-ce que sa responsabilité; et comme les risques

personnels à courir sont grands et que les gains personnels sont aléatoires ou insignifiants, on laisse en l'état.

Ce misonéisme administratif se montre même dans les entreprises industrielles de l'Etat ou des communes qui, par leur nature, paraissent devoir être les plus progressives.

Le ministère des Travaux publics, en France, est chargé de la direction supérieure des eaux de la ville de Paris; quand, en 1889, j'y arrivai, je trouvai, à ma grande stupéfaction, que le ministre et les employés de bureau n'avaient, pour boire, que de l'eau de Seine.

D'après *le Matin* du 20 mars 1906, le ministre de l'Intérieur, qui assume la direction de l'hygiène, était encore à ce régime. Cela n'empêchait pas ministres et fonctionnaires de faire de beaux discours et rapports en l'honneur de la prévoyance, de l'habileté et de la sollicitude de l'Etat.

Les chemins de fer fédéraux suisses s'opposent à la création de nouvelles voies ferrées qui pourraient leur faire concurrence. La direction a exigé que toute nouvelle concession lui fût soumise, et elle a émis des avis défavorables pour le Lœtschberg et la ligne Moûtiers-Longeau, qui doivent mettre le canton de Berne en relation directe avec le tunnel du Simplon. Si le canton de Berne a pu résister, des cantons plus faibles ne pourraient obtenir le même résultat. J'ai montré la rivalité des chemins de fer prussiens et des voies d'eau.

Les diverses administrations ont « l'esprit de corps », et chacune considère comme un attentat contre elle un acte utile, mais qui pourrait nuire à son développement.

Au moment de l'application de la loi sur les chemins vicinaux de 1836, le corps des Ponts et chaussées eut la préoccupation de ne pas être chargé de cette besogne. Elle était considérée comme inférieure ; de plus, elle mettrait les ingénieurs en contact avec les conseils généraux et serait une cause d'embarras.

Elle resta au ministère de l'Intérieur ; mais les agents voyers ont manifesté le désir d'éliminer complètement de la direction des routes nationales les ingénieurs des Ponts et Chaussées et de se l'attribuer, en la remettant au ministère de l'Intérieur qui aurait chargé les conseils généraux de leur entretien. Il leur aurait donné, comme subvention, ce qu'il coûte au ministère des Travaux publics ; et ils y auraient fait des économies au profit de leur réseau départemental.

Pendant mes trois ans de ministère, j'ai dû lutter chaque année, en posant la question de confiance, pour soustraire le réseau des routes nationales à cette destruction. Si l'administration des chemins vicinaux du ministère de l'Intérieur l'avait emporté, l'industrie de l'automobile n'aurait pas pris en France l'importance qu'elle a eue.

Mais la faute initiale en eût été au corps des Ponts et chaussées qui n'avait pas compris, en 1836, l'importance du réseau vicinal et qui avait refusé, pour des convenances personnelles, son concours à une œuvre d'une utilité de premier ordre.

Dans son livre : *Public ownership of telephones on the continent of Europe*[1] le docteur A. N. Holcombe constate que, sauf en Allemagne et en

1. *Haward Economic Studies*, vol. VI.

Suisse, dans toute l'Europe, le téléphone a commencé par être exploité par des entreprises privées. Ce régime n'est plus conservé en Europe que par le Danemark et l'Espagne. L'administration des télégraphes étant centralisée par l'État, elle ne pouvait admettre la liberté du téléphone. Dès son apparition, il se heurta partout au misonéisme des administrations chargées du service télégraphique. Elles y voyaient un concurrent qu'il fallait contrarier; plus tard, quand elles s'aperçurent qu'il résistait, elles décidèrent qu'elles devaient l'absorber. A leur tour, quand le téléphone fut devenu service d'État, les administrations du téléphone s'opposèrent au développement des autres industries électriques, spécialement de celles qui usaient des courants à haute fréquence pour protéger leurs courants plus faibles. L'introduction des progrès techniques aurait été plus rapide sous un régime de concurrence. L'auteur est plein de sympathie pour l'organisation téléphonique allemande; mais il constate qu'en 1902, les téléphones étaient quatre fois aussi nombreux aux Etats-Unis qu'en Allemagne.

Dans la Grande-Bretagne, en 1880, le téléphone fut légalement déclaré être un télégraphe et devint un monopole du *general Postmaster*. En 1911, il n'y avait que 644 000 téléphones en service dans le Royaume-Uni, tandis que s'il y en avait eu la même proportion qu'aux Etats-Unis, ils auraient atteint le chiffre de 3 000 000[1].

Au dîner annuel de l'institution des *Electrical*

1. Communication de M. Laws Webb à la *London Chamber of commerce* (*Morning Post*, 18th February 1911).

*Engineers*, le 2 février 1911, son président M. S. Z. Ferranti disait : « On ne saura jamais ce que la municipalisation des services électriques a fait perdre. Elle en a retardé les progrès et elle est largement responsable du retard de l'industrie électrique dans la Grande-Bretagne [1]. »

Quant à l'administration des téléphones français, voici ce que je trouve dans le rapport de M. Dalimier : « Après de longues hésitations, l'Administration s'est décidée à accepter l'installation d'un « multiple » télégraphique. Les premiers crédits ont été ouverts au budget de 1911 ; mais les études préalables n'avaient pas dû être bien sérieuses puisque, malgré les missions effectuées depuis 1903 dans les villes précitées où fonctionnent des « multiples », il a fallu, en juillet 1911, charger à nouveau des techniciens de l'examen de ces systèmes en vue du choix de la solution à adopter à Paris. »

Protectionnistes et socialistes en sont toujours au vieux préjugé que l'Etat et les municipalités « doivent donner de l'ouvrage aux ouvriers ». Les exploitations qui en dépendent, loin de faire des économies de main-d'œuvre, doivent, au contraire, augmenter toujours les dépenses de personnel. Parmi les motifs qui leur font réclamer des heures plus courtes de travail, se trouve l'argument que si chaque ouvrier ne fait que la besogne d'un demi-ouvrier, cela donnera de l'ouvrage à deux ouvriers. Donc, non seulement il faut des heures de travail courtes; mais il ne faut pas de surproduction pendant le temps que l'ouvrier passe à l'atelier ou au chantier. Aussi partout y a-t-il des

1. *The Electrical Review*, 10 février 1911.

protestations contre le travail aux pièces et des demandes de travail à l'heure « pour lequel personne ne se foulera ». Non seulement chacun profitera partiellement du droit à la paresse proclamé par Lafargue, mais s'il ne fait pas l'œuvre pour laquelle il est payé, il fait une œuvre de haute solidarité sociale en laissant de la besogne aux camarades.

Si un directeur d'atelier veut introduire une machine qui peut faire ce que feraient quatre ouvriers, il est accusé d'enlever de l'ouvrage aux ouvriers, au lieu de leur en donner. Aussitôt il soulève contre lui tous les syndicats, tous les ouvriers municipaux ou nationaux, « il affame le peuple », il trahit le devoir fondamental des exploitations d'État ou de municipalités. C'est un traître : et comme pour affronter de telles colères, le fonctionnaire devrait être un héros, il se garde bien de les provoquer. S'il vient à apprendre que quelque part une machine fait la besogne qu'il n'obtient qu'à grands frais de son personnel, il se garde bien de la réclamer ; il fait tout son possible pour paraître l'ignorer.

De là une dépression matérielle et morale dans toute administration d'État ou de ville.

J'ai reçu plusieurs fois des confidences extraordinaires à ce sujet.

Les socialistes ne manqueront pas de dire qu'ils ne sont pas des ennemis du progrès et de traiter, en dépit des faits, de calomniateurs ceux qui les en accusent. Ils déclarent qu'ils ne sont hostiles aux nouveaux procédés ou aux nouveaux engins de fabrication que s'ils mettent des ouvriers dehors et font plus de besogne à moins de frais. Il en résulte

qu'ils acceptent les nouveaux procédés et les nouveaux engins à la condition que de leur emploi ne résulte aucune économie[1].

Mais alors à quoi bon?

1. V. Yves Guyot, *Science économique*, 4e édit., p. 230.

## CHAPITRE VI

# LE PERSONNEL

I. « L'État patron modèle ». — Élévation des salaires, réduction du temps de travail, diminution du rendement.
II. Augmentation du personnel. — Les chemins de fer d'État. — Australie.
III. Augmentation du personnel et des salaires — Les ouvriers de la ville de Paris. — L'assimilation. — Les agents et employés du gaz. — Impossibilité de l'assimilation. — Bijoutiers devenus balayeurs.
IV. Salaires directs et salaires indirects. — Les salaires des ouvriers des arsenaux. — Les professions extérieures des ouvriers des arsenaux. — Relèvement des prix des constructions.
V. Les employés et ouvriers de l'Ouest-État.
VI. Les retraites. — Les « services actifs » d'après la loi de 1876. — Demande d'assimilation avec le personnel des chemins de fer. — Les employés de la ville de Paris. — Les employés de l'État.
VII. *Les trade-unions* anglaises et les municipalités trop généreuses. — Influence des associations d'employés municipaux.
VIII. Les salaires des mineurs de la Sarre.
IX. Improductivité du travail des employés et ouvriers de l'État et des municipalités. — Le *Works department*. M. Welton et l'efficacité des services municipaux aux États-Unis. — Causes. — Les égoutiers de Manhattan.
X. Maladie spéciale, la labeurophobie. — Personnel municipal. — Personnel de l'Ouest-État.
XI. Le personnel des chemins de fer fédéraux suisses. —

La révocation de M. Renault et la grève. — Moyen d'action. — « Action syndicale reconnue sur l'Ouest-État. » — « L'action syndicale et la grève. » — M. Goude et l'arsenal de Brest. — Un salut outrageant. — Les instituteurs. — La Confédération générale du travail. — Le vice de l'enseignement. — L'Imprimerie nationale et la Confédération générale du travail. — Les P. T. T. — « La liberté d'opinion ». — L'outrage et la menace. — La Chambre des députés autrichiens et les employés des chemins de fer de l'État.

XII. « Budgets industriels ». — Les ouvriers et les employés propriétaires du service. — Prévision de Numa Droz. — Les capacités techniques. — L'aiguilleur, ministre des Travaux publics. — Le programme des ouvriers de l'Imprimerie nationale.

XIII. L'administration. — « Le bien du service ». — Différence de milieu. — Pas d'affaires! — Le ministre-directeur faisant de l'anarchie.

XIV. Danger politique des exploitations d'État ou de municipalités. — *Les employés deviennent les maîtres de ceux dont ils sont les subordonnés.* — Le gouvernement de la Nouvelle-Zélande et les grévistes. — Défense aux employés de prendre part aux affaires publiques. — Inefficacité de cette interdiction. — Réponse de M. Alglave aux employés des postes. — Propositions dans la Grande-Bretagne d'enlever le droit de vote aux employés municipaux. — *La suppression des droits politiques est la conséquence indispensable du développement des exploitations industrielles.*

XV. Les règles de l'État-patron modèle.

I. « L'État patron doit se montrer un patron modèle. »

« L'État doit être un patron modèle », tel est le cliché en circulation ; et tous ceux qui prononcent cette phrase entendent par là qu'il doit augmenter les salaires, réduire les heures de travail et se contenter du minimum de rendement.

Cette conception de l'État modèle est celle d'un

vol fait à l'ensemble des contribuables au profit de la minorité qui en profite : et cependant la majorité des contribuables a accepté qu'elle fût appliquée à ses dépens.

Plus l'État est démocratique, plus sont impératives les exigences de ces privilégiés, et plus elles ont de chances de triompher.

II. Le minimum de leurs exigences consiste à réclamer une augmentation d'employés pour les mêmes services ou la même production. C'est une manière de donner de l'ouvrage aux ouvriers — et les nouveaux ne fermeront pas la porte.

Nous avons vu cette augmentation de personnel dans les chemins de fer d'État.

En Australie, avec le *labour party* au pouvoir, le nombre des employés ne cesse d'augmenter. Au 1er janvier 1911 il y avait 15 120 employés du gouvernement fédéral australien, recevant 2 098 500 livres sterling d'appointements ; mais au 1er janvier 1912, ils devaient être 16 200, absorbant 2 720 000 livres sterling.

III. Le rapport général de M. Louis Dausset sur le budget de la ville de Paris pour 1912 contient des renseignements très intéressants sur les charges qu'impose le personnel au budget de la ville et aux budgets des diverses régies municipales.

Le tableau ci-dessous fait voir l'augmentation considérable du salaire moyen des ouvriers de la ville :

| | 1890. | 1908. | 1912. |
|---|---|---|---|
| Effectif du personnel ouvrier de la ville. | 8 152 | 10 972 | 12 131 |
| Dépenses (en francs). | 10 941 234 | 22 395 565 | 27 259 541 |
| Salaire moyen (en fr.). | 1 342 | 2 043 | 2 280 |

Soit en ving-deux années une augmentation de 70 p. 100.

Bien entendu, le prix de revient des divers services de la ville a lui-même considérablement augmenté : « Il ressort, en effet, dit M. Dausset, d'une note qui nous a été communiquée par le service de la voie publique, que le prix de revient du mètre carré de nettoiement est passé de 0 fr. 381 en 1893 à 0 fr. 417 en 1896, 0 fr. 476 en 1902, 0 fr. 513 en 1908, 0 fr. 557; mais cette dernière augmentation est imputée au perfectionnement du matériel.

L'accroissement de dépenses qui apparaît au buget de 1912 sur celui de 1911 s'élève à plus de 5 millions pour le personnel de la ville proprement dit, celui des secteurs électriques et du gaz, ainsi que celui de l'Assistance publique.

De 1908 à 1912, les améliorations accordées au personnel sur fonds municipaux ont entraîné une dépense de 16 625 000 francs, dont 3 976 875 francs pour le personnel ouvrier de la préfecture de la Seine, 4 789 793 francs pour le personnel de la Société du gaz, 473 193 francs pour celui des secteurs électriques. De plus, les mesures votées jusqu'à ce jour engagent pour l'avenir un supplément de dépenses de 3 millions environ, et assureront aux ouvriers municipaux, qui constituent la catégorie la plus nombreuse, un salaire moyen de 2 356 francs.

La situation du personnel s'est améliorée, non seulement par l'augmentation des salaires, mais aussi par la diminution des heures de travail.

On nous a parfois reproché d'avoir, dans notre désir d'améliorer la situation faite au personnel municipal,

perdu de vue l'intérêt général et les besoins les plus urgents des services.

Cette critique, c'est surtout au sujet du nettoiement de la voie publique qu'on l'a formulée. On a prétendu que, tandis que la surface à nettoyer augmentait dans une proportion notable, le nombre des journées de travail diminuait rapidement par suite des mesures de bienveillance prises successivement en faveur du personnel : payement de deux jours de repos par mois, des journées de maladies, d'un congé annuel de dix jours, porté plus tard à douze ; repos hebdomadaire. L'ouvrier du service du nettoiement qui, en 1895, fournissait annuellement 3 410 heures de travail, n'en fournit plus que 3 250 en 1896, 3 230 en 1908 et 2 940 en 1909, soit, dans le deuxième état de choses, une diminution de 9,5 p. 100

Quand l'État ou une ville traite avec un entrepreneur pour un service quelconque, il ne doit avoir qu'une seule préocupation : *Le prix de revient et la qualité du service.*

Il doit viser, avant tout, au bon marché ; car les générosités que peuvent faire les hommes d'Etat ou les administrateurs ne sont faites qu'aux dépens des contribuables.

Le conseil municipal de Paris s'est soustrait à la régie directe du gaz de Paris, mais il a abandonné ce principe quand il a traité avec la régie intéressée du gaz. Il a introduit dans le cahier des charges « l'assimilation » des employés des régies aux employés municipaux.

En voici le résultat d'après le rapport sur le budget de 1912 de M. Dausset :

Alors qu'avant l'assimilation, les traitements du personnel variaient pratiquement de 1 200 à 3 300 francs, au lendemain de l'assimilation, le traitement moyen des deux catégories les plus importantes du personnel employé — expéditionnaires et piqueurs — s'éleva immédiatement à 3 347 francs,

par suite de l'accès aux premières classes d'un très grand nombre d'agents, en raison de leur ancienneté.

Les garçons de recette voient leur traitement maximum passer de 1 800 francs à 3 000 francs, et leur passe de caisse de 50 à 100 francs.

Les accroissements de dépenses, qui se produisent incessamment du chef du personnel, dépassent les économies résultant des perfectionnements introduits dans la fabrication.

Malheureusement, de nouvelles dépenses viennent sans cesse s'ajouter aux précédentes sans que nous voyons jamais diminuer le cahier des revendications; à peine l'une d'elles est-elle satisfaite qu'une autre surgit, plus ardente et le plus souvent aussi plus coûteuse.

Aussi les dépenses du personnel, qui étaient en 1908 de 30819595 fr. 14, se sont-elles élevées, l'année suivante, à 31726165 fr. 22, et en 1910 à 33382850 fr. 30, dont 11439896 fr. 15 pour les agents et employés et 21942954 fr. 15 pour les ouvriers.

On peut les évaluer, pour l'année courante (1911), à la somme globale de 34525000 francs, dont 12055000 francs pour les employés et 22470000 pour les ouvriers.

L'augmentation par rapport à 1910 est donc de 1 million 142149 fr. 70, se décomposant comme suit:

| | Fr. c. |
|---|---|
| Employés . . . . . | 615 103 85 |
| Ouvriers. . . . . | 527 045 85 |
| Total . . . . . | 1142 149 70 |

Or, les effectifs du personnel, qui s'élevaient, au 31 décembre 1910, à 3076 employés et 9354 ouvriers, n'étaient plus, au 1er novembre 1911, que de 3086 employés et 9195 ouvriers, soit une diminution nette d'effectif de 149 agents. Il convient, d'ailleurs de remarquer que le personnel ouvrier s'accroîtra, comme chaque année, du 1er novembre au 31 décembre, proportionnellement à la fabrication, par des embauchages supplémentaires.

En 1905, dernière année d'exploitation de la Compagnie parisienne, ces dépenses ne s'étaient élevées qu'à 24 millions 038951 fr. 59. C'est donc, en six ans, *sans parler des charges supplémentaires pour le service des retraites*, une

augmentation de plus de 10 *millions*, dont a bénéficié le personnel gazier de toute catégorie. *Alors que la situation de notre budget ne nous a pas encore permis de réaliser l'abaissement du prix du gaz qui profiterait à l'ensemble des consommateurs, les avantages nouveaux que nous avons consentis au personnel représentant plus de deux centimes par mètre cube de gaz fabriqué. Nous donnons chaque année au seul personnel du gaz le produit d'environ douze centimes additionnels.*

En 1912, le personnel de la Compagnie du gaz s'est plaint au conseil municipal de Paris. Les ouvriers principaux de la Compagnie du gaz réclamaient une indemnité pour retard d'avancement, en vertu de l'assimilation. L'administration et le Conseil municipal ont reculé, M. Dausset dit dans son rapport[1] :

Ce serait, pense-t-elle, une interprétation erronée de la convention conclue avec la Société du gaz que de prétendre qu'il doive en résulter une identification complète entre les services de la Ville et ceux de cette Société, dans tous les détails de leur organisation intérieure et de leur fonctionnement. La Société du gaz est, certes, tenue de se conformer aux tarifs de traitements ou salaires et aux dispositions réglementaires relatives aux retraites, congés, conditions du travail, etc., en vigueur dans les services municipaux. Mais il n'en reste pas moins que chacun des deux personnels garde son organisation et son fonctionnement propres; que l'avancement peut, dans chacun d'eux, suivant les circonstances, être fort inégal et que les nécessités de service peuvent amener à créer dans l'un des grades nouveaux, dont la création ne se justifie pas dans l'autre. Si M. le Préfet de la Seine a bien voulu consentir à créer dans le personnel de la Société du gaz de Paris un certain nombre d'emplois de commis principaux, il l'a fait uniquement dans un sentiment de bienveillance

1. Conseil municipal de Paris, 1912. N° 46.

envers un personnel, qui mérite nos sympathies, mais sans que cette mesure doive être considérée comme une conséquence nécessaire de l'assimilation.

Que ces observations du rapporteur soient raisonnables, c'est évident, mais elles ruinent le système de l'assimilation en prouvant qu'elle ne peut être complète.

Plus loin M. Dausset dit : « Nous ne croyons pas qu'il y ait lieu de donner, en faveur des chauffeurs conducteurs d'automobiles, une nouvelle extension au régime de l'assimilation. De même pour les couseuses de sac qui demandaient à être assimilées aux balayeuses. »

En ce qui concerne les garçons de recette; la commission leur refuse un relèvement de salaires; mais comme les garçons de caisse de la ville reçoivent une indemnité de caisse de 300 francs, tandis que celle des garçons de recette n'est que de 100 francs, « il y a là une injustice » dit le rapport; et l'administration est invitée à la faire relever à ce chiffre.

De ce train, les employés de la régie du gaz finiraient par « détruire tout bénéfice », disait M. Caron, ancien président du Conseil municipal[1].

La profession de balayeur était réservée à des gens qui n'étaient pas ouvriers de métier ; si des ouvriers de métier, des bijoutiers, séduits par les avantages multiples qu'on leur accorde, prennent leur place, que deviennent-ils ?

Il en résulte que cette élévation des salaires, loin de profiter à ceux en faveur de qui les conseillers

1. Société d'économie politique. V. *Journal des Économistes*, décembre 1911.

municipaux voulaient la faire, n'a abouti qu'à un déclassement à leurs dépens.

En même temps, elle enlève des ouvriers à une profession pour laquelle ils avaient fait un apprentissage : et il en est résulté, à Sheffield, un trouble pour l'industrie.

IV. Il y a dans les services d'État les salaires directs et les salaires indirects.

En apparence, la Marine paye bon marché ses ouvriers des arsenaux de 3 fr. 80 à 4 francs contre 5 francs et au delà à l'industrie ; mais l'écart, dit le rapport du comité des comptes des travaux, est beaucoup moindre si l'on fait état des avantages divers : pensions directes et dérivées ; assurances contre le chômage, hospitalisation ou traitement à domicile, etc., dont jouit l'ouvrier de la Marine.

Mr Rousseau se base sur l'évaluation de la journée du *Jean-Bart* pour fixer à 4 francs la journée d'ouvriers de huit heures, apprentis compris et gradés non compris. Cela fait 5 fr. 15 pour la journée de dix heures, plus que les salaires moyens dans l'industrie privée, et ce prix ne comprend ni la pension, ni les congés payés qui augmentent le salaire annuel de 4 p. 100, ni les salaires de maladie, ni le chômage, ni « même les dons libéraux que peut faire le ministre, comme de payer sans travail correspondant les journées de Noël et de premier de l'an et leur lendemain, soit, en chiffres ronds, 440 000 francs qu'une simple signature ministérielle peut prélever sur le Trésor. »

L'effet produit sur le prix de nos constructions navales dans les arsenaux par la réduction de la journée de travail et par les congés payés, dont le

budget de 1911 prévoyait la première annuité, est donné par le tableau suivant évaluant le prix de la main-d'œuvre du *Jean-Bart* avec la journée de neuf heures et demie, la journée de huit heures et la journée de sept heures quarante, qui correspond à la journée de huit heures diminuée de 1/24, fraction représentant la quinzaine de congé payé.

Le salaire restant le même, sur la journée de :

| | 9 heures 1/2. | 8 heures. | 7 heures 40. |
|---|---|---|---|
| « Il faudrait, pour construire le *Jean Bart* : | | | |
| Journées. . . | 1 515 790 | 1 800 000 | 1 880 000 |
| « Soit en argent : | | | |
| Francs. . . . | 6 230 000 | 7 400 000 | 7 727 000 |
| « Le minimum de la pension (vingt-cinq ans de services) s'obtient par un travail effectif de : | | | |
| Heures. . . . | 71 250 | 60 000 | 57 450 |
| « La construction du *Jean-Bart* donne droit à pension à : | | | |
| Hommes. . . | 202 | 240 | 250 |
| « La charge relative annuelle en résultant est de : | | | |
| Francs. . . . | 121 200 | 144 000 | 150 000 |

Le comité de l'examen des comptes des travaux constate que « les nouveaux établissements de la Marine se trouvent, par le fait de la journée de huit heures, en état d'infériorité par rapport à l'industrie au point de vue de la rapidité de la construction et du prix de revient ».

M. Cuvinot, rapporteur du budget de la Marine

au Sénat, a évalué à 4 millions et demi la perte résultant de la réduction de la journée à huit heures.

Les ouvriers des arsenaux savent utiliser leurs loisirs. C'est M. Griffuelhe lui-même qui le constate dans son *Voyage révolutionnaire*. Prenant le travail le matin à sept heures, le quittant à cinq, « il est dit-il, *de ces salariés qui vont compléter leur salaire en faisant une couple d'heures chez un patron de la ville*. Les uns rasent, d'autres font de la menuiserie, de la chaussure, etc. » Le travail de ces ouvriers d'État constitue ainsi une concurrence privilégiée contre les ouvriers de l'industrie privée.

De plus, m'a-t-on raconté, l'ouvrier de l'arsenal ménage ses forces pendant la journée pour pouvoir utilement les employer pendant les heures de loisir.

V. La réintégration après la grève de tous les employés a confirmé les agents des chemins de fer de l'État dans la conviction qu'ils en sont les maîtres et qu'il leur suffit de menacer pour obtenir; et ils ont obtenu, entre autres les avancements réguliers, qui les dispensent de toute activité et de tout zèle.

Pour encourager leurs revendications, M. Chéron a soin d'établir un tableau comparatif de la situation entre les agents et employés avant et depuis le rachat.

| | Compagnie de l'Ouest (1908). | État (1912). |
|---|---|---|
| | Fr. | Fr. |
| Insuffisance d'exploitation . . . | 25 822 000 | 83 673 000 |

L'augmentation des dépenses d'exploitation est de 72 304 000, sur lesquelles le personnel prélève 52 296 000 francs.

Cette augmentation était prévue par les adversaires du rachat. Au moment où l'État montrait son incapacité d'assurer l'ordre et le travail dans les arsenaux de la marine, il assumait la responsabilité, par le rachat de l'Ouest, de prendre la direction de plus de 50 000 employés et agents de chemin de fer.

VI. En augmentant le nombre des employés, on augmente le nombre des retraités ; en abaissant la limite d'âge, on arrive à ce résultat : le même service ou la même fonction doit payer l'employé qui travaille et deux ou trois retraités, rentiers qui vivent aux dépens du contribuable et qui, souvent, font, grâce à la pension dont ils jouissent, une concurrence au rabais au travail libre.

Lors des travaux préparatoires de la loi du 9 juin 1853, M. Stourm, conseiller d'État, commissaire du gouvernement, avait défini le service actif « un service de jour et de nuit qui expose à des fatigues ou à des maladies ou à des dangers ceux qui en sont chargés[1] ».

La loi du 17 août 1876 a classé dans le service actif les inspecteurs, directeurs et directrices, maîtres adjoints, maîtresses adjointes des écoles normales primaires ; les instituteurs communaux, et institutrices communales titulaires ou adjoints ; les directrices de salles d'asiles communales.

La ville de Paris avait à unifier les retraites de son personnel qui était soumis à des dispositions

1. *Moniteur*, 17 mai 1853.

diverses suivant qu'il appartenait à la préfecture, à l'octroi, à l'assistance publique, à la police, au mont-de-piété.

Le Conseil municipal n'a pas adopté le livret individuel qui permet à l'administration de se séparer des non-valeurs sans leur faire perdre le bénéfice de leurs années de services. A égalité de retraite, la charge en eût été plus lourde ; mais il s'agit de savoir si elle n'aurait pas été compensée par une augmentation d'efficacité dans le travail du personnel.

Les employés de la préfecture de la Seine voulaient obtenir ce que l'article 9 de la loi du 21 juillet 1909 a donné aux agents, employés et ouvriers des chemins de fer qui « quittent le service, soit volontairement, soit pour toute autre cause, s'ils ont plus de quinze ans d'affiliation[1], une pension de retraite proportionnelle ».

Le Conseil municipal a été moins généreux : il a réduit de moitié la retraite proportionnelle de l'employé révoqué et il refuse tout droit à la pension au fonctionnaire qui quitte le service.

Le Conseil municipal avait accordé à des gardiens de la paix, dans ces conditions, des allocations viagères, représentatives de retraites proportionnelles. Le montant s'en est élevé en 1911 à 1300000 francs.

En ce qui touche le service actif, la fixation est de cinquante ans d'âge et de dix ans de service actif. On a pris ce chiffre de dix ans, pour ménager la situation des anciens sous-officiers admis aux administrations publiques dans la proportion des quatre cinquièmes des emplois.

1. Yves Guyot. *Les Chemins de fer et la grève*, p. 149.

Les employés et ouvriers des services de l'Etat n'ont qu'une préoccupation, — chercher des motifs et des moyens d' « améliorer leur situation ». Parmi les motifs, il y en a un facile, à la portée de tout le monde, et qui a une apparence de justice : A tâche égale, salaire égal. Or, tel employé dans tel service, a tel traitement, telle retraite ; pourquoi pas moi ? Cela s'appelle l'assimilation. Les adversaires du rachat de l'Ouest disaient au gouvernement : — Les employés et ouvriers des chemins de fer reçoivent des traitements et des retraites supérieurs à ceux de beaucoup de vos employés ; et vous les augmenterez encore. Les employés des douanes, des postes, les gendarmes demanderont l'assimilation. Que répondrez-vous[1] ?

Je vois, dans le *Journal officiel* du 27 juillet, une série de questions posées par M. Patureau-Mirand, député, à M. le ministre des Finances, où partout cette assimilation est invoquée.

En voici deux :

M. Patureau-Mirand demande à M. le ministre des Finances s'il a l'intention de proposer dans son projet de budget l'élévation au dixième du traitement ou salaire du défunt, avec minimum de 250 francs à Paris et de 150 francs en province, comme pour le personnel des chemins de fer de l'État ayant un traitement inférieur à 4 000 francs, de l'allocation pour frais d'inhumation des préposés et des ouvriers des manufactures de l'État décédés en activité de service, qui n'est actuellement que de 60 francs pour les premiers, de 50 francs pour les seconds.

*Réponse.* — Dans les manufactures de l'État, l'allocation de 60 francs (préposés) ou de 50 francs (ouvriers) est attribuée non seulement à l'occasion du décès des agents

1. V. Yves Guyot. *Les Chemins de fer et la grève*, p. 50.

en activité de service, mais encore à l'occasion du décès des conjoints étrangers au service. Sous ce dernier rapport, le personnel des manufactures de l'État est traité plus favorablement que celui des chemins de fer de l'État.

En raison de l'excédent de dépense qui en résulterait, il ne paraît pas possible d'élever l'importance de ces secours aux taux demandés ; en tout état de cause, la question devrait faire l'ojet d'une étude d'ensemble pour tous les services industriels de l'État.

*Réponse de M. le ministre des Finances à la question n° 2116, posée par M. Patureau-Mirand, député, le 12 juillet 1912.* M. Patureau-Mirand, député, demande à M. le ministre des Finances s'il a l'intention de prévoir à son prochain projet de budget l'allocation, avec effet rétroactif, en faveur des préposés et ouvriers des manufactures de l'État, titulaires de la médaille d'honneur, d'une gratification exceptionnelle de 100 francs, comme cela a lieu pour les agents et ouvriers des chemins de fer de l'État auxquels on décerne la médaille d'honneur.

*Réponse.* — La question de l'attribution de gratifications aux agents de surveillance et aux ouvriers ou ouvrières titulaires de la médaille d'honneur du travail, intéresse non seulement le personnel des manufactures de l'État, mais encore celui des autres services industriels de l'État ; elle ne pourrait donc être résolue qu'à la suite d'une étude d'ensemble, tendant à déterminer les conséquences financières qui en résulteraient pour le Trésor.

En tout état de cause, il ne saurait être question d'allouer une gratification, avec effet rétroactif, à tous les agents titulaires de la médaille, en raison de la charge considérable qu'une telle mesure entraînerait pour le budget.

La réponse de M. le ministre des Finances est très dangereuse, car elle prévoit « une étude d'ensemble pour tous les services industriels de l'État ». C'est le triomphe de l'assimilation, seulement elle sera onéreuse.

M. le ministre des Finances ne parle que des « services industriels ». Mais les agents des autres

services, douaniers, employés des contributions directes, etc., n'auraient-ils pas le droit de dire : — Nous rapportons pendant que les autres dépensent. Pourquoi serions-nous donc dans une situation inférieure ?

Sous la pression de ce sentiment et des associations qui le manifestent plus ou moins directement, le gouvernement a fait voter un projet de loi portant engagement de dépenses, pour l'amélioration de la situation du personnel des Postes, des Télégraphes et des Téléphones, du personnel des contributions indirectes et du personnel des douanes. Elles s'élèvent à 36880500 francs, dont 29990800 francs pour le personnel des Postes et Télégraphes, 4650000 francs pour celui des contributions indirectes ; 2239000 pour celui des douanes.

L'exposé des motifs explique la nécessité d'assimilation en faveur des agents et des sous-agents des postes : il ajoute qu'elles doivent avoir une répercussion directe et immédiate sur la situation des fonctionnaires des contributions indirectes et d'une partie du personnel des douanes. Il prend pour point de départ le 1er octobre 1912 ; le budget de 1913 aura à supporter 7 millions ; la réforme sera complète en 1916.

A la suite du congrès des instituteurs, à Chambéry, M. Guist'hau annonçait qu'il n'admettait pas les syndicats des instituteurs affiliés à la Bourse du travail, mais en compensation, il promettait de leur donner des avantages montant à 40 millions, répartis sur un espace de cinq années.

On peut être certain que des députés demanderont, dès le prochain budget, une réduction des délais pour la répartition de ces 77 millions.

VII. Les *trade-unions* anglaises se plaignent que les municipalités donnent des conditions meilleures que celles qu'elles peuvent obtenir des entreprises privées. Elles considèrent les municipalités comme de dangereux concurrents; et dans la Grande-Bretagne, les membres de la *Municipal employees Association* engagent à quitter les *trade-unions* pour entrer dans leur société. A ce propos, le Congrès des *trade-unions* de Liverpool a voté une résolution en 1906.

Quoique les divers services de Manchester aient passé une résolution portant que les recommandations des conseillers municipaux resteront ignorées, il paraît peu probable qu'elle ait produit quelque effet. D'après l'enquête de la *National civic Federation*, à Glascow, tous les ouvriers municipaux sont recommandés par des conseillers municipaux[1].

D'après la même enquête, partout, dans la Grande-Bretagne, les administrations municipales négocient avec les représentants des employés; et comme ceux-ci sont à la fois employés et électeurs, ils deviennent les maîtres de ceux qui doivent les diriger et, plus leur nombre grandit, plus ils prélèvent des avantages aux dépens de leurs compatriotes.

A West Ham, le Conseil municipal retardait l'ouverture de sa séance pour que les employés municipaux, égoutiers, balayeurs, charretiers pussent venir y assister et y manifester.

*The National union of gasworkers and general laborers*, organisé en 1889, représente les *trade-unions*

1. *Municipal order private operation of public utilities*, National civic Federation, 1907.

des *unskilled*, des manœuvres. Elle a eu à sa tête John Burns, Tom Mann, Ben Tillett, et Will Thorne. En 1890, elle fit une grève à Manchester et réussit; au *South Metropolitan Company*, elle échoua. Elle compte 30 000 membres répartis dans diverses exploitations municipales de gaz, mais aussi dans diverses compagnies industrielles privées qui font d'autres produits que le gaz.

L'article 10 de son programme est ainsi conçu :

> Assurer l'envoi des membres des Conseils de districts urbains dans les *Boards of guardians* (Conseils des pauvres), dans les corps municipaux et au parlement à la condition qu'ils soient partisans de la propriété publique des moyens de production, de répartition et d'échange.

En 1892, son secrétaire général Will Thorne, fut élu membre du parlement par West Ham, et elle a eu d'autres succès électoraux.

En 1905, Keir Hardie a créé la *Municipal employees Association*. Ses apologistes prétendent qu'elle contient deux millions de membres, ce qui paraît fort exagéré, mais il y a en outre des unions locales.

VIII. L'État ne donne des salaires plus élevés que les industries privées que lorsqu'il y est contraint par la faiblesse de ses administrateurs. En Prusse, où l'influence électorale des ouvriers est faible, les salaires des mines fiscales de la Sarre, portés à leur maximum, en 1908, étaient très inférieurs à ceux payés par l'industrie privée dans les bassins de la Ruhr et de la Wurm; et le coût de la vie y est à peu près égal. D'après une requête adressée le 22 octobre par le syndicat des mineurs chrétiens

au ministère prussien du Commerce et de l'Industrie, la moyenne annuelle des salaires s'est abaissée par suite de chômage et de réduction.

| | Salaires de la Sarre. | | Différence en moins avec la Ruhr. | | Différence en moins avec la Wurm. | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | par an. | par poste. | par an. | par poste. | par an. | p. poste. |
| | Mk. | Mk. | Mk. | Mk. | Mk. | Mk. |
| 1908. . . | 1 182 | 4,04 | 313 | 0,78 | 227 | 0,53 |
| 1909. . . | 1 236 | 3,96 | 214 | 0,59 | 208 | 0,49 |
| 1910. . . | 1 122 | 3,97 | 260 | 0,57 | 257 | 0,52 |
| 1911. . . | 575 | 4,02 | 136 | 0,63 | 114 | 0,59 |

A la Chambre des députés, les faits ne furent pas contestés, mais le ministre répondit qu'on ne pouvait pas augmenter à la fois les bénéfices et les salaires.

Les mineurs se sont plaints que les salaires aient continué de baisser, malgré le renchérissement des denrées : et alors ils signalent la différence suivante : il a été accordé en 1908 une augmentation de traitement aux fonctionnaires, alors que les mineurs étaient gratifiés d'une diminution de salaires.

IX. Comme les *causes sont identiques dans tous les pays*, les effets sont identiques.

L'un des plus caractéristiques, c'est *l'improductivité du travail des employés et ouvriers des entreprises* nationales et municipales.

Le *Works department* exécuta en régie[1], de 1893 à 1902, des travaux pour le *London County Council* : ils atteignirent un dépassement de crédit de 79 000 livres sterling (1 975 000 francs).

1. V. Raymond Boverat. *Op. cit.*, p. 449.

Deux ans après, on constata que les travaux avaient coûté 40 000 livres sterling de plus que si on les avait confiés à une entreprise. Les différences variaient de 11 à 40 p. 100[1].

Lord Avebury dit : Un ouvrier municipal pose 300 briques dans sa journée, quand l'ouvrier américain en pose de 2 000 à 2 700.

Un *alderman* de West Ham appela le système de construction en régie : « La monopolisation de la paresse.

Un conseiller municipal de la même municipalité répondait : « Je me soucie peu des impôts et de ceux qui les payent. Ce qui m'intéresse, ce sont mes électeurs[2].

M. Benjamin F. Welton, ingénieur, chargé du bureau de l'*efficacité* (*efficiency*) à New-York, dit de la productivité des travailleurs municipaux[3].

Excepté pour ceux qui ont fait une étude spéciale du sujet, le degré d'inefficacité du travail municipal est presque incroyable. Comparée à l'efficacité du travail dans les entreprises privées, on ne peut concevoir l'inefficacité actuelle du service public.

Dans les cinq années précédentes, M. Benjamin F. Welton a fait des enquêtes pour les commissaires des comptes dans les divers bourgs de New-York City, et pour la *Merriam Commission* à Chicago : d'abord les observations furent secrètes : elles furent ensuite faites ouvertement. En comparant les premières observations qui représentent l'inef-

1. *The Accountant*, 31 juillet 1897.

2. *The Times*, 16 sept. 1902.

3. *Efficiency in city government. The Annals of American Academy of political and social science*, mai 1912, p. 103.

ficacité normale et les secondes, on peut être convaincu que la perte d'efficacité varie de 30 à 70 p. 100; on peut évaluer la perte d'efficacité du travail dans une grande municipalité à 50 p. 100.

La cité de New-York paye 17 000 000 de dollars (85 millions de francs) à ses travailleurs municipaux. L'inefficacité du travail représente une perte de 8 500 000 dollars (42 500 000 francs).

M. Benjamin F. Welton explique fort bien les causes de cette inefficacité : elles sont partout les mêmes. On prend des mesures pour garantir le contrôle des dépenses, pour empêcher le favoritisme, et on aboutit à l'impuissance. Au point de vue du recrutement, les *Preferred lists* jouent un rôle déplorable. Des hommes ont été employés dans un moment de presse et puis ont été remerciés. Ce sont les moins capables : mais ils sont placés sur les *Preferred lists* et ce sont eux qui finissent par composer le personnel.

Aucun employé ne peut être détourné de l'emploi dont il est titulaire. C'est une mesure contre le favoritisme, mais très gênante.

La municipalité de New-York doit prendre comme employés d'anciens soldats et d'anciens pompiers.

Les autorités fiscales réclament l'économie, et ils n'entendent pas par là l'efficacité des services, mais l'épargne des fonds. Depuis quelques années, dans un certain nombre de villes, entre autres à New-York et à Chicago, on a établi une forme de contrôle connue sous le nom de *Segregated budget*, budget particulier. Chaque objet doit être pourvu sur son budget isolé, de travail, de matériel, d'installation : le total de chaque détail est fixé par les autorirés financières et nulle modifi-

cation ne peut y être apportée sans l'autorisation de l'autorité qui a établi le compte primitif. L'action est paralysée par le contrôle.

Le contrôle fixe d'avance le nombre des employés, le taux de leurs salaires par jour, rend impossible une augmentation dans le nombre des employés ou une modification dans leurs salaires, sans l'approbation des plus hautes autorités municipales. Il en résulte que l'inefficacité ne peut être réprimée et l'efficacité rémunérée.

La municipalité paye généralement de 20 à 50 p. 100 plus cher les travailleurs communs que l'industrie privée. Les heures de travail sont plus courtes, par suite de mesures prises soit par l'Etat, soit par la municipalité, dans un but politique. Les salaires payés uniformément, sans considération pour l'habileté et l'activité, provoquent l'inefficacité.

Les ouvriers et employés capables s'écartent d'une administration où la capacité donne peu, tandis que l'intervention politique est toute-puissante.

« Quand un employé, dit M. Benjamin F. Welton, peut faire ce qu'il lui plaît et faire claquer ses doigts au nez de son supérieur s'il est réprimandé, toute efficacité de travail disparaît. Il n'est pas rare de voir un surveillant, après avoir mis à pied un ouvrier, être forcé de le reprendre et de ne plus s'en occuper. » Après une telle expérience, quelle autorité peut-il avoir ?

Mais les surveillants sont en trop grand nombre, grâce à des influences politiques.

La plus grande partie du travail perdu vient du gaspillage de temps.

Rarement on a essayé de comparer la production

du travail municipal avec celle du travail libre. De plus, les comptes ne sont pas exacts : les surveillants exagèrent les rendements et, ce qui est pire, dissimulent les échecs. Le système des rapports pour les besoins financiers est usité sans considération pour le travail réalisé. En fait, les rapports ne reflètent pas exactement les choses pour lesquelles ils sont établis. La connexité entre les résultats et les dépenses n'est presque jamais déterminée.

Parmi les remèdes proposés se trouvent : le mode de recrutement des employés et ouvriers, l'institution d'une discipline sévère, une grande latitude donnée au pouvoir discrétionnaire de l'administration, la faculté de punir la négligence et la paresse et de récompenser l'activité.

Mais toutes ces mesures sont impossibles à réaliser, parce qu'elles provoqueraient les accusations de favoritisme et probablement l'engendreraient.

M. Benjamin F. Welton montre que les économies peuvent être faites sur un service. En 1910, le président des comptes de New-York, sur l'invitation du président du bourg de Mahattan, entreprit la réorganisation du service des égouts. Il comprenait 24 nettoyeurs d'égout, 38 chevaux et charrettes, divisés en 12 équipes chacune avec un surveillant. Le coût était d'environ 4 dollars (20 francs) par cubic yard (yard = 0,91). En peu de mois, le nombre des équipes et des surveillants fut réduit de 12 à 4, les nettoyeurs d'égout de 24 à 16, les chevaux et charrettes de 38 à 14. La production fut augmentée de 100 p. 100, les salaires de 15 p. 100. Le coût moyen par *cubic yard* fut réduit de 4 dollars (20 fr. 80) à 1,45 dollar

(7 fr. 50). Le résultat net fut une augmentation d'efficacité de 275 p. 100.

Seulement des réformes qui donnent de semblables résultats peuvent-elles être généralisées? Elles ne detruisent pas les vices inhérents au système général.

X. M. Emmanuel Brousse disait que l'administration française n'adopte pas le système des séances spéciales pour travaux supplémentaires parce qu'ils sont faits pendant les heures ordinaires de bureau.

Un chef lui répondit : « Si je n'avais pas les indemnités à ma disposition, le travail ne pourrait pas être fait; la plupart des employés ne venant jamais au bureau, et ceux qui y viennent étant obligés de travailler pour les autres, je suis bien obligé de les indemniser pour les travaux qu'ils font. »

Je sais le danger de telles généralisations. Il y a, dans les administrations, des hommes qui travaillent : mais, comme disait Bugeaud, ce sont toujours les mêmes qui se font tuer.

D'autres, au contraire, pratiquent religieusement le commandement bien connu : « Ne fais pas aujourd'hui ce qu'un autre peut faire demain. »

Non seulement, le rendement de l'employé et de l'ouvrier national ou municipal est faible : mais il a recours encore à divers moyens pour y apporter des réductions accessoires. Parmi elles se trouve une maladie qu'on pourrait appeler la labeurophobie.

Les journées de maladies ont suivi la progression suivante dans le personnel municipal de la ville de Paris [1]. De 1896, date à laquelle on a commencé à

1. Rapport de M. Dausset sur le *Budget de la ville de Paris*, 1912.

tenir compte de ces absences, à 1908, d'après les statistiques du service de la voie publique, le nombre des heures de travail s'est abaissé de 13 458 817 heures à 12 992 718 heures soit de 536 099 unités; le nombre des heures d'absence pour maladie s'est élevé de 556 440 à 1 056 464 soit de 500 024. « Le doublement du nombre des journées de maladies, dans l'espace de quelques années, cette diminution caractéristique de la productivité du travailleur, de ce travailleur chaque jour plus payé et moins surmené, pourvu d'un plus grand nombre de jours de repos, témoigne d'un relâchement de la notion du devoir professionnel, dont le conseil ne peut s'abstenir de se préoccuper. » Je dois dire qu'il s'en est occupé et que le nombre des journées de maladies est en décroissance. De 8,47 p. 100 en 1907, il a été ramené à 6.44 p. 100 en 1911.

La même maladie professionnelle a sévi avec intensité sur le personnel des chemins de fer de l'État. D'après le rapport de M. P. Baudin, sur les crédits supplémentaires des chemins de fer de l'État, du mois de juillet 1912, voici l'effet de la mesure accordant la solde entière aux employés portés malades. Le nombre des journées de maladies était en 1909 de 474 000 ; il s'est élevé en 1911 à 656 000, soit une augmentation de 182 000 journées de maladies en deux ans. Sur 67 967 agents, 36 816, soit 54 p. 100, ont été frappés d'incapacité pour cause de maladie. Cette proportion n'est inquiétante que pour les finances du réseau et sa bonne administration.

Pendant qu'une partie du personnel jouit de ces loisirs, il a fallu augmenter l'effectif de 7 440 unités représentant 15 539 900 francs de dépenses.

Dans un petit pays comme la Suisse, qui a l'orgueil d'une haute morale, les mêmes phénomènes se produisent.

XI. En Suisse, en faveur du personnel des chemins de fer fédéraux, le conseil fédéral a modifié des propositions sérieusement étudiées par la direction générale, pour lui faire des générosités, et ces générosités ont été encore augmentées par les Chambres. On a élevé les salaires, on a multiplié les avantages de toute sorte, on a réduit la durée du travail et on a obtenu moins d'effet utile[1].

Le jour où le gouvernement rachetait l'Ouest-État, c'était la grève certaine des chemins de fer. On savait qu'il ne pouvait maintenir la discipline chez les employés et employées des manufactures de tabacs. Il ne s'arrangeait avec ceux des allumettes qu'à l'aide d'un argument: « Mettez-vous en grève si vous voulez; j'ai plus d'avantage à acheter les allumettes au dehors qu'à les fabriquer. » On savait l'état d'anarchie du personnel des arsenaux. Avec de pareilles expériences derrière lui, le gouvernement a osé assumer la direction de soixante mille nouveaux employés. Pour peser sur le ministre, sur le directeur général, sur les directeurs des services, ils auraient leur nombre, leur qualité d'électeurs, leur organisation syndicaliste, des députés désireux d'obtenir l'appoint de leurs voix. Comment le directeur général, les directeurs des services pourraient-ils résister? Et s'ils résistaient, le ministre serait le

1. Th. Favarger. « Situation des chemins de fer fédéraux en Suisse », *Journal des Économistes*, décembre 1910. — Rapport de la commission du Conseil national, 1909.

premier à leur dire : « Ne me faites pas d'affaire ! »

Les employés des chemins de fer de l'Ouest se berçaient dans des illusions extraordinaires sur le sort qu'allait leur faire le rachat. Un chef de bureau de la direction disait à un des administrateurs : « Je n'ai jamais eu que de bons rapports avec vous ; cependant je ne peux vous dissimuler que je suis enchanté du rachat, car mes appointements vont être doublés. »

Si un chef de bureau se leurrait de cette manière, qu'on juge donc de ce qui se passait dans les imaginations du petit personnel et quelles déceptions amères en sont résultées. Comment l'État, si riche, ne donnait pas tout ce qu'on demandait !... Et le chemin de fer de l'État a été le foyer de la grève de 1910.

M. Renault, employé à la direction des chemins de fer de l'État, avait publié un Manuel de sabotage intelligent, disant :

> Il faudrait choisir des camarades parmi les professionnels qui, par leur action efficace, rendraient d'un seul coup inefficace pour quelques jours le matériel indispensable au fonctionnement du service et à la marche des trains.

Le ministre réunit le conseil d'enquête, composé de dix membres représentant la direction et de dix membres élus par le personnel des employés et ouvriers, sous la présidence de M. Viénot, sous-directeur de la Compagnie. Les dix membres ouvriers, rédigèrent une protestation déclarant que M. Renault n'avait fait qu'exprimer leur opinion.

Ils rejetèrent la proposition de radiation des cadres. Les dix membres représentant la direction votèrent pour. La voix du président décida la question. Si aucun membre du personnel et des employés

n'avait siégé, les choses ne se seraient pas passées autrement[1].

Pour les employés des industries d'État, le moyen d'action, c'est la crainte qu'ils doivent inspirer à leurs chefs en les faisant dominer par des députés, des sénateurs, qui inspirent à leur tour la crainte à leurs collègues et aux ministres. Ils ne le dissimulent pas.

Un congrès de cheminots s'est tenu à Paris, le 2 et le 3 avril 1912, sous la présidence de M. Barbier, du réseau de l'État.

Un autre employé des chemins de fer de l'État, M. Leguen, disait:

> Si tous les services publics étaient constitués, nous devrions former la Fédération de tous les employés de l'État, nous serions une force immense.
>
> Sur l'État, notre action syndicale est reconnue: rien ne se fait sans que le comité de section ne soit avisé. Nous avons le pied dans la maison. Vous en permet-on autant dans les compagnies ? Ce seul point de vue suffirait.

La presque unanimité, séduite, vota la nationalisation des chemins de fer, en spécifiant que l'action devait commencer par l'Orléans et décida de tout faire pour que l'organisation, tant du réseau déjà racheté que du réseau à racheter, assurât au travailleurs eux-mêmes la part de gestion et d'administration à laquelle ils ont droit.

Les employés des chemins de fer de l'État n'ont pas la moindre reconnaissance pour les avantages qu'ils ont obtenus. Au congrès du Syndicat national des réseaux, M. Berthelot déclara qu'ils avaient été

1. Yves Guyot. *Les Chemins de fer et la grève.*

obtenus « par l'action syndicale, par la grève [1] ».

Le fait qu'on a pu conserver à l'arsenal de Brest un commis comme M. Goude, aujourd'hui député, est la preuve la plus flagrande de l'état d'anarchie qui existe dans le personnel des arsenaux de la Marine. Chose admirable ! ces ouvriers qui ne vivent que de la préparation à la guerre et pour la préparation à la guerre sont des pacifiques à tout prix.

En 1912, dans la discussion du programme naval, M. Goude a demandé qu'on augmentât le nombre des ouvriers des arsenaux de la Marine, qu'on le portât à un chiffre immuable et qu'on diminuât les armements.

Voici ce que m'a raconté un officier supérieur de la Marine, il y a quelques années : « A Brest, un ouvrier quelconque de l'arsenal se présentait devant le préfet maritime très correctement; il faisait le salut militaire, portant le dos de sa main à sa toque, l'intérieur tout grand ouvert vers l'amiral; sur le plat de la main, en grosses lettres, était écrit le mot de Cambronne, et l'amiral faisait semblant de ne pas s'en apercevoir ! »

Les instituteurs ne cesseront pas de demander des augmentations de traitement. Du moment que le salaire n'est pas réglé par le prix de revient, mais dépend uniquement de la pression à exercer sur les représentants chargés de répartir les ressources publiques, son augmentation n'a d'autre limite que la force de résistance de ceux-ci ou l'impossibilité budgétaire.

En 1912, ils ont demandé à la ville de Paris des

1. *Le Temps*, 4 avril 1912.

majorations d'indemnité de résidence, une augmentation générale de 200 francs pour tout le peronnel, et diverses autres propositions qui impliquaient la modification de la loi du 19 juillet 1889 et du décret du 20 avril 1892 [1].

Voici en quels termes comminatoires, M. Escudié, dans le *Bulletin de l'Association des anciens élèves de l'École normale de la Seine*, s'adressait au Conseil municipal :

> Dans le délai de quatre mois imparti au préfet pour nous répondre, il est loisible à l'administration et au Conseil municipal de prouver, en adoptant un sérieux projet d'augmentation, ses bonnes dispositions à notre égard. Si nos très modestes prétentions sont admises, en un mot, si tout le personnel a la certitude immédiate de voir avant l'âge de cinquante-cinq ans sa situation s'améliorer, la campagne cessera net. Mais à cette heure, et j'y insiste, l'administration et le Conseil municipal seuls ont le pouvoir d'arrêter notre action et d'y mettre le point final.

En 1905, des syndicats d'instituteurs se constituèrent à la suite de dissentiments avec la Fédération des amicales qu'ils jugaient trop modérée. A coup sûr, ils ne pouvaient invoquer ni la lettre ni l'esprit de la loi de 1884. Cependant le 7 novembre 1905, la Chambre des députés décida que les syndicats existants ne seraient pas poursuivis et qu'on devait seulement empêcher d'en former de nouveaux jusqu'au vote de la loi sur le statut des fonctionnaires. Ils ne tinrent compte que de la première partie de l'ordre du jour, et le 7 novembre, ils lançaient un manifeste affirmant « qu'ils

1. Rapport de M. Rebullard. Conseil municipal de Paris, 1912, n° 7.

voulaient entrer dans les bourses du travail et appartenir à la Confédération générale du travail ». Le manifeste se terminait par ces mots :

Les syndicats doivent se préparer à constituer les cadres des futures organisations autonomes auxquelles l'État remettra le soin d'assurer sous son contrôle et sous leur contrôle réciproque les services progressivement socialisés.

Le Congrès de Nantes décida l'adhésion à la Confédération générale du travail, mais elle ne fut effectuée qu'en 1910.

Le Congrès tenu au mois d'août 1912, à Chambéry, représentant cinquante syndicats, comptant environ six mille membres, a posé le principe de l'assimilation des instituteurs et des ouvriers, disant :

Nos relations avec l'État-patron ne sont autres que celles d'un ouvrier avec son patron, et nous devons avoir vis-à-vis de notre patron les mêmes droits que les ouvriers vis-à-vis du leur. Pour se protéger, ils ont leur syndicat; donc nous devons avoir également le nôtre.

Au point de vue du traitement, il faut établir un « tarif syndicaliste », a dit une déléguée : et le Congrès a voté :

— L'égalité de traitement des instituteurs et institutrices; l'unité de titre par la suppression du brevet élémentaire; l'unité d'origine par le passage obligatoire à l'école normale et le rejet de toute prime permanente ou temporaire.

La suppression du brevet élémentaire est un moyen d'élimination contre les concurrents ainsi que l'obligation de l'école normale. Ils ont voté également la suppression des promotions au choix. C'est la prime à l'indifférence et à l'incapacité.

Ils ont décidé d'adhérer « aux bourses du travail où existe le sou du soldat ».

Ils ont décidé « la représentation effective des syndicats d'instituteurs au prochain Congrès de la Confédération générale du travail du Havre, afin de marquer de plus en plus leur attachement à la classe ouvrière organisée[1] ».

Ils ont terminé leur congrès au chant de *l'Internationale*.

Beaucoup des membres du congrès étaient des conseillers départementaux, donc les représentants de la majorité de leurs collègues, qui montraient ainsi le cas qu'ils faisaient des amabilités et des faiblesses des ministres et des membres du Parlement.

Mais ils ont dépassé la mesure que pouvait supporter le ministère Poincaré. Dans sa réunion du 22 août, il a décidé de dissoudre les syndicats d'instituteurs ; leurs représentants ont déclaré qu'ils résisteraient.

Seulement, M. Guist'hau a subordonné son action aux arrêts de justice, qui se prononceraient sur la légalité des syndicats d'instituteurs. En attendant que la justice ait prononcé, leurs représentants tiennent tête au ministre, et leur secrétaire général, M. Chalopin, est allé présider des séances du Congrès de la Confédération générale du travail tenu au Havre.

Beaucoup d'instituteurs, destinés à préparer les mœurs des nouvelles générations, auraient grand besoin de réformer les leurs. Mais est-ce à eux qu'il faut faire remonter la responsabilité de ces actes ?

1. Le *Temps* du 19 août 1912.

N'est-ce pas plutôt à ceux qui leur ont donné dans les écoles normales une telle préparation psittaciste qu'elle les conduit à réciter des formules socialistes ou anarchistes, comme ils récitent des phrases de manuels scolaires?

L'enseignement à tous les degrés a un vice capital : il est institué d'après les conceptions de ceux qui le donnent et non d'après les besoins de ceux qui le reçoivent.

Le Congrès des mécaniciens de chemins de fer a témoigné sa sympathie aux instituteurs en votant une résolution « protestant contre ce coup de fouet gouvernemental; puis ses délégués se sont rendus auprès du ministre des Travaux publics, qui a eu la faiblesse de les recevoir, d'après la note suivante publiée dans *le Temps* du 24 août :

La délégation a entretenu le ministre de nombreuses questions, notamment de la réintégration des agents révoqués au cours de la grève de 1910 et de leur incorporation éventuelle au réseau de l'État; elle a insisté pour que les pensions, retraites ou avantages consentis par les compagnies de chemins de fer aux agents révoqués soient réglés conformément aux dispositions des lois de 1909 et de 1911.

Le ministre a prié la délégation de formuler par écrit chacune de ces revendications en promettant de les examiner avec le plus grand soin.

C'est admirable ! Les compagnies de chemins de fer ont eu la faiblesse de donner à des agents révoqués des retraites auxquelles ils n'avaient aucun droit. Cela ne leur suffit pas. Ils veulent mieux; et quand leurs retraites seront réglées comme ils l'entendent, ils entreront dans les chemins de fer de l'Etat, où ils pourront préparer

à l'aise de nouvelles grèves, en disant aux camarades : — Vous voyez, avec la grève, tout à gagner et rien à perdre !

On fait à l'Imprimerie nationale un essai de commandite dont le directeur est M. Boudet : comme on avait dit qu'il était adhérent à la Confédération générale du travail, il a rectifié. Il est affilié à la 21e section du Livre, qui adhère à la Fédération du livre, laquelle adhère à la Confédération générale du travail.

Or, la Confédération générale du travail a pour doctrine : l'action directe. Par conséquent la Fédération du livre y adhère.

Les sous-agents et les employés des Postes Télégraphes, Téléphones ont fait plusieurs grèves. Ils ont traîné leurs chefs dans la boue, ils ont lancé des injures contre les ministres et le Parlement. Les sanctions ont été à peu près nulles, et s'il y a eu quelques victimes, il y a eu des agents auxquels cette agitation n'a pas nui.

Il est stupéfiant de voir l'inconscience avec laquelle ces hommes qui ont sollicité d'entrer dans un service public, connaissant les conditions qu'ils acceptaient et qui ont reçu beaucoup d'améliorations sur lesquelles ils ne devaient pas compter, ont considéré qu'ils pouvaient l'interrompre à leur volonté [1].

Tel employé est frappé parce qu'il a lancé une injure ou une menace contre ses chefs, il en appelle « à la liberté d'opinion ». S'il prend des outrages et des menaces pour des opinions, il donne la preuve qu'il a besoin de refaire son instruction élémen-

1. Yves Guyot. *Les Chemins de fer et la grève*, 1911.

taire. Mais parmi ceux qui commettent cette confusion, se trouvent des instituteurs. Elle devrait suffire pour les frapper de déchéance, puisqu'ils fournissent eux-mêmes la preuve de leur incapacité.

Les parlements s'acharnent à détruire chez les employés de l'État tout esprit de discipline.

En Autriche, en 1911, de nombreux députés proposèrent une augmentation de trente-huit millions de couronnes pour le personnel des chemins de fer; le ministre, malgré toute sa bonne volonté de leur être agréable, ne consentit qu'à 21 millions de couronnes.

Mais quelle est sa situation? le personnel est mécontent de lui et il en appelle contre lui des 21 millions aux 38. Il sait qu'il y a au Parlement des hommes plus généreux, et il fait porter tout leur effort sur eux. Il menace, en même temps, les députés qui ne sont pas disposés à lui accorder toujours plus.

XII. En dépit des expériences si nettement précisées par M. G. Schelle, qui, directeur honoraire du ministère des Travaux publics, connaît la comptabilité publique, les partisans de la nationalisation et de la municipalisation ne cessent de parler de budgets industriels.

M. Sembat, rapporteur du budget des Postes, Télégraphes et Téléphones, affirmait que tout serait pour le mieux le jour où ce budget serait un budget industriel.

Des employés de ce ministère ont déclaré à diverses reprises que ce budget leur appartenait et qu'ils avaient droit à ses bénéfices. Mais s'il est en perte, doivent-ils en supporter les pertes?

M. Numa Droz, dans une brochure, où il combattait le rachat des chemins de fer suisses, disait : « Le personnel s'habituera à considérer les chemins de fer comme étant avant tout sa chose à lui, le champ qu'il exploite et dont les produits lui reviennent en premier lieu. »

En 1909, au Congrès fédéral des mécaniciens et chauffeurs, un délégué s'écriait : « L'État patron est incapable de diriger un réseau. » Très naïvement se manifeste cette opinion entretenue avec soin par les socialistes, comme M. Sembat, et par les partisans de la régie directe : — Le service est la propriété des employés et des ouvriers. La gestion doit leur appartenir. Ils l'exploiteront pour eux.

Dans leurs manifestations, dans leurs programmes, ils parlent souvent des incompétents qui deviennent ministres ; des fonctionnaires qui « n'ont pas mis la main à la pâte ». Cela veut dire que le directeur des chemins de fer de l'État devrait être un chauffeur de locomotive et que le ministre des Travaux publics devrait être tout au moins un aiguilleur, à moins qu'il ne fût un éclusier.

Un décret du 26 juin 1911 a réorganisé l'Imprimerie nationale. Le personnel ouvrier n'en a pas été satisfait : il a son système. Il voudrait une régie ouvrière, mais avec « le respect pour l'organisation de cette régie de l'autonomie de chaque service ».

Dans une réunion tenue à la Bourse du travail, les ouvriers de l'Imprimerie nationale adoptèrent l'ordre du jour suivant, qui vaut la peine d'être cité parce qu'il montre naïvement leurs prétentions.

Considérant que le régime administratif, depuis de longues années n'a pu exploiter industriellement l'Imprimerie nationale ; que les attaques dont notre établissement est l'objet devant le Parlement et dans la presse sont justifiées par l'inorganisation des services et par le gâchis résultant fatalement de l'incompétence des chefs; qu'un préjudice grave est porté à l'État, aux ouvriers et aux contribuables par le discrédit jeté sur l'établissement, et que l'énormité des frais généraux est la seule explication de l'augmentation du prix de revient, décide de substituer au régime administratif un régime organique de régie ouvrière, de remplacer les fonctionnaires incapables et désintéressés par des producteurs responsables et intéressés, de créer un organisme central, coordonnant tous les rouages et donnant à la régie une gestion exclusivement ouvrière, de porter à la connaissance du ministre des Finances et des pouvoirs publics ledit projet de régie et de faire les démarches utiles pour le faire adopter.

C'est le grand programme syndicaliste: les employés, agents et sous-agents des postes, télégraphes et téléphones propriétaires du service, les ouvriers des arsenaux de la Marine propriétaires des arsenaux, avec M. Goude comme leur représentant.

Ce programme, si séduisant qu'il soit pour ceux qui le rédigent, n'est pas de nature à augmenter le prestige des exploitations de l'État et des municipalités.

Mais il représente non pas la régie directe, mais la régie indirecte, car ce ne seront ni l'Etat ni les municipalités qui gèreront les services pour les contribuables auxquels ils sont destinés, mais les employés et les ouvriers qui les géreront pour eux-mêmes.

En réalité, il s'agit de mettre en pratique l'article 11 du programme du congrès du Havre de

1880, rédigé par Karl Marx et présenté par Jules Guesde [1]. Il est ainsi conçu :

Annulation de tous les contrats ayant aliéné la propriété publique (banque, chemins de fer, mines, etc.), l'exploitation de tous les ateliers de l'Etat confiés aux ouvriers qui y travaillent.

XIII. — De loin et en apparence, tout doit être admirablement réglé dans l'administration : les directeurs savent tout, ils ordonnent ; les chefs de division, les chefs de bureau ont chacun leur besogne tracée ; les sous-chefs de bureau, les commis-rédacteurs, les expéditionnaires ont leur tâche : et les rouages tournent.

Les ministres, les gouvernements même peuvent changer : l'administration reste.

Il y a du vrai dans cette conception : les faits l'ont prouvé.

Seulement, l'administration est composée d'hommes, et ces hommes ont des coefficients personnels divers. Ils n'ont pas tous le même caractère, et il y a, dans les bureaux, des sympathies et des antipathies. Il y a des chefs qui savent faire travailler et d'autres qui ne savent pas faire travailler. Il y a des routines et des négligences. Il y a d'un côté la peur, la haine et le mépris du Parlement et du public, d'un autre, la crainte des responsabilités ; pas d'affaires ! Il y a enfin « le bien du service », et, dans cette conception, la fonction devient une fin à elle-même.

Les rachatistes de chemins de fer produisent

1. V. le texte dans *Sophismes socialistes et faits économique*, par Yves Guyot (Paris, Lib. F. Alcan).

volontiers cet argument : — Pourquoi voulez-vous que les chemins de fer appartenant à l'État ne soient pas aussi bien administrés que les autres, puisque ce sont les mêmes ingénieurs qui dirigent les uns et les autres ?

Mais, comme le disait M. Duval-Arnould[1] : « Le même ingénieur est très différent suivant qu'il est dans l'industrie, où il a des actionnaires devers lui, ou dans les cadres de la ville de Paris; dans ce dernier poste, il est paralysé par les multiples soins de n'avoir pas d'affaires avec le préfet, avec le Conseil et surtout avec la Confédération générale du travail à laquelle obéit le personnel qu'il a sous ses ordres. »

Nous avons entendu des ministres des Travaux publics, au lendemain d'accidents ou en réponse à des plaintes, dire : — Oui, cela va mal. La direction des chemins de l'État est déplorable! Mais je mettrai ordre à cela !

Puis sans prévenir le directeur, l'un d'eux révoque un important fonctionnaire des chemins de fer de l'État que le gouvernement décore ensuite. Que peut être, dans ces conditions, l'autorité du directeur? Quelle confiance peut-il inspirer à son personnel? Ces ministres, pour mettre de l'ordre dans le service des chemins de fer de l'Etat, faisaient de l'anarchie.

XIV. — Toute exploitation par l'État ou par les communes est exposée aux surenchères.

L'autorité passe, de la direction qui a la res-

1. Société d'économie politique, *Journal des Économistes*, décembre 1912.

ponsabilité, à des députés, à des conseillers municipaux, qui deviennent les mandataires des employés de l'État ou de la municipalité contre l'intérêt public et au détriment des contribuables.

Le personnel employé devient un facteur électoral d'autant plus important que les attributions de l'État ou de la municipalité ont été augmentées: il devient le maître de ceux dont il est le subordonné.

Ce danger a été vivement ressenti dans l'État qui fait la plus complète expérience de socialisme : la Nouvelle-Zélande.

Une grève ayant eu lieu parmi les télégraphistes de la Nouvelle-Zélande, ils furent révoqués et ne purent trouver de l'ouvrage. Ils allèrent en chercher en Australie : le gouvernement de la Nouvelle-Zélande les y poursuivit et demanda aux divers gouvernements de l'Australie de ne pas les prendre et de ne pas les aider.

L'article 22 du *Civil service regulation* porte :

Afin que les employés de tout rang puissent être aptes à rendre un service loyal et efficace au gouvernement, il est nécessaire, et il leur est expressément enjoint de ne prendre aucune part dans les affaires politiques autrement que par leurs votes aux élections; et chaque violation de cet article fera encourir une pénalité qui sera indiquée par les circonstances de l'acte.

Le règlement des chemins de fer de 1907 confirme:

Les employés, en dehors de leur vote, ne doivent pas prendre une part active dans la politique.

Un ouvrier des ateliers du chemin de fer, J. A. McCallough, ayant en septembre 1907, dans une réunion de l'*Independent Political labour League*,

proposé une motion contre le ministère Ward fut révoqué. Il allégua pour excuse que depuis longtemps il s'était occupé de politique sans qu'on lui eût fait d'observation. A la presque unanimité, la Chambre approuva le gouvernement, tout en regrettant sa tolérance antérieure.

La formule a été donnée par l'*Evening Post*. « Si le gouvernement ne gouverne pas les employés, les employés gouvernent l'État. »

En fait, leur pouvoir politique est très grand.

Dans la Nouvelle-Zélande, 54 000 personnes reçoivent directement des appointements de l'État: avec leurs familles, elles forment un groupe d'au moins 130 000 personnes : on peut évaluer à un chiffre supérieur celles qui dépendent plus ou moins indirectement de l'État. Elles représentent donc plus du quart de la population.

Des délégués du *Trade-unions Congress* furent reçus par M. Asquith, le 15 février 1912. M. Millard, représentant les employés des postes, demanda « qu'ils fussent autorisés à exercer tous les droits du citoyen et spécialement à prendre la parole pour ou contre tout candidat dans les élections législatives ».

M. Asquith répondit qu'il était difficile de leur donner un droit qui était refusé aux autres agents de l'État.

Un employé des postes peut voter pour le candidat de son choix, mais il ne doit pas faire partie d'un comité électoral.

M. Millard, répondit que précisément, c'était ce que lui et ses mandants voulaient changer. M. Asquith lui demanda quels étaient ses mandants :

— Ceux des plus modestes rangs.

*M. Asquith.* — Vous voulez que les employés des postes qui ne sont pas soumis à l'*Income-tax* puissent prendre la parole dans les élections?

Dans la Grande-Bretagne, on a demandé plusieurs fois la suppression du vote des employés municipaux. Dans le *Municipal trading report* de 1900, je trouve cette déclaration de sir Thomas Hughes, deux fois maire de Liverpool.

« Le jour où un homme devient employé de la corporation, il ne doit plus être autorisé à choisir ses supérieurs. »

M. O. Smith (town clerck), secrétaire de Birmingham, exprimait, après quelques réticences, la même opinion : de même l'*alderman* Souther de Manchester, et le *Lord provost* de Glascow, M. S. Chisholm.

La suppression des droits politiques et électoraux de tous les employés des municipalités et des communes est une conséquence indispensable du développement de leurs exploitations industrielles. Ses partisans sont-ils disposés à l'accepter?

## XV. *Les régles de l'État-patron modèle.*

1° L'État doit être le patron modèle, et sa générosité ne doit pas être limitée par la fortune des contribuables, car elle doit être un instrument de reprise de la propriété privée au profit de la propriété collective, de tous les moyens de production, de répartition et d'échange.

2° Dans ce but il doit mettre vingt employés ou ouvriers là où l'industrie privée n'en mettrait que dix.

3° Il doit payer 100 de salaire là où l'industrie

privée n'en paye que 50. Il doit compléter le salaire apparent par le salaire donné en repos, en congés et de nombreuses gratifications en espèces et en nature, sans compter le logement gratuit.

4° Il doit assurer les loisirs des travailleurs, en acceptant toujours des heures de travail plus courtes que celles de l'industrie privée.

5° Il doit reconnaître le droit à la paresse, et c'est pourquoi il doit donner plein salaire à tous ceux qui sont atteints de la maladie sacrée, la *labeurophobie*.

6° L'ouvrier et l'employé sont inamovibles, mais ils ont droit à la grève.

7° La direction des services appartient aux seuls compétents qui sont les employés et ouvriers du service.

8° Le service n'étant pas la propriété du public qui le paye, mais des employés et ouvriers qui doivent le rendre, les profits leur appartiennent et doivent être partagés entre eux.

9° Les ouvriers et employés étant propriétaires du service, ne doivent avoir d'autres règles que d'en user, au mieux de leur intérêt.

10° L'État-patron modèle, en confiant ses services et son exploitation à des employés et ouvriers plus ou moins fédérés, donne non seulement l'exemple de l'abdication aux patrons de l'industrie privée, mais il les y contraint, par les règles ci-dessus, qui sont les conditions essentielles de la Régie directe.

## CHAPITRE VII

# LE CLIENT

Le client du monopole est un assujetti. — L'eau. — Le client est un gêneur. — Le rationnement. — Un seul recours : l'abstention. — Sainte-Beuve et l'Imprimerie nationale. — Les allumettes de la régie. — Le tabac. — Tromperies sur la quantité et la qualité. — Le mépris du client. — Il est un subordonné non un cocontractant. — La poste. — Le téléphone. — Le droit à la patience et à la sagesse des abonnés du téléphone. — Le prix de l'abonnement en France. — Le téléphone dans la Grande-Bretagne. — Les mines du Gouvernement prussien membre des cartels. — Les bureaux de placement payants et les bureaux de placement municipaux.

Dans tout régime de liberté économique, le producteur et le négociant ont plus besoin du client que le client n'a besoin d'eux.

Dans le régime du monopole, le client est l'assujetti qui n'a qu'un devoir : se soumettre; qui n'a qu'un recours : se priver.

S'il y a un service qui doit être largement pourvu, c'est le service des eaux. Presque partout il est inférieur aux besoins. Paris a toujours été en retard. Il ne se passe guère d'été où, sous un prétexte ou sous un autre, il n'y ait perturbation du service de l'eau, dans un quartier ou dans un autre.

On apprend que les robinets seront fermés pendant la nuit, de sorte que si vous n'avez pas pris vos précautions, vous risquez de souffrir de la pépie. Si un commencement d'incendie se produit, vous n'avez pas même une carafe d'eau pour l'éteindre.

En même temps paraissent des notes officielles contre le gaspillage de l'eau, des conseillers municipaux parlent d'y mettre une limite. C'est tout l'esprit de monopole; au lieu de pousser à la consommation, il la restreint. Le client est un gêneur.

Le personnel du monopole à tous les degrés de la hiérarchie connaît son pouvoir, et il en use. Nous l'avons vu pour le tabac [1].

Je ne citerai que quelques exemples.

En 1868, Sainte-Beuve était sénateur. Voici comment l'Imprimerie nationale le traitait, d'après des lettres de lui publiées par la *Revue*.

*Lettre du 22 octobre 1868*

L'absence de communication se fait sentir. J'avais demandé lundi une *révision*, on ne me l'a pas envoyée. Ce soir, M. Pauthier a la complaisance de m'apporter une *mise en pages* de mon article qu'il a reçue par erreur; mais l'épreuve sur laquelle j'avais porté mes corrections nombreuses et mes additions ne s'y trouve pas. Me revoilà avec tout un travail complet à refaire. J'écris à M. Derenémesnil, mais si cette révision, comme il est probable, est perdue, veuillez ajourner mon article à un prochain cahier. Je ne donne pas ainsi mon bon à tirer à la diable. L'Imprimerie impériale, telle qu'elle est, est bien la plus pédante, mais est bien loin d'être la meilleure des imprimeries.

1. V. *suprà* livre II, chap. XX.

*Lettre du 25 octobre 1868*

Mes épreuves étaient renvoyées à l'Imprimerie impériale lundi à huit heures du matin; dans toute imprimerie bien servie et qui sait qu'elle a une revue ou un journal *à jour fixe* à faire paraître, j'aurais reçu mes épreuves corrigées ou le lundi soir, ou le mardi matin, ou le mercredi soir; au lieu de cela, rien! Quand M. Pingard s'est présenté, on a trouvé plus court de lui donner l'ancienne épreuve même avec les corrections qui y étaient portées. M. Pingard, qui n'entend rien aux choses d'imprimerie, a gardé cette épreuve jusqu'à ce qu'elle lui fût redemandée vendredi matin. L'Imprimerie impériale a de nouveau reçu de moi samedi dès huit heures du matin la nouvelle épreuve en révision sur la mise en pages contenant de nouvelles fautes corrigées et quelques additions (car je retouche jusqu'au dernier instant). Avec un peu de bonne volonté, je pouvais recevoir le tout corrigé samedi soir, car il n'y avait pas pour plus d'une demi-heure de travail. Mais dans cette pompeuse imprimerie, qui n'est bonne que le jour où elle fait des chefs-d'œuvre typographiques, mais qui dans le tous les jours et pour les choses ordinaires ne vaut pas une bonne imprimerie moyenne, il n'en va pas ainsi. Et il ne s'agit pas de faire une observation à M. Derenémesnil comme on ferait à un bon prote (car sous son masque il n'est pas autre chose), il faut voir comme ce monsieur se formalise à la moindre remarque et quelle correspondance cela entraîne avec lui.

Tous ceux qui ont besoin des allumettes de la régie ont eu à s'en plaindre, non seulement au point de vue de la qualité, mais au point de vue de la quantité.

Les boîtes à 10 centimes qui portent sur leur enveloppe: allumettes suédoises, 60 allumettes, sont passables, quoiqu'elles contiennent, en général, un certain nombre de bouts de bois ininflammables.

Mais dernièrement à la campagne, j'ai dû me

servir de boîtes à 5 centimes qui portent comme étiquette : allumettes françaises, 50 allumettes.

Je remarque que la différence entre le prix des allumettes est atténuée par une différence de dix allumettes dans la boîte le meilleur marché : soit 17 p. 100 en moins. De plus, les allumettes qui s'allument sont l'exception.

Or, notez que dans notre pays démocratique, ce sont les allumettes destinées aux personnes les moins aisées. L'administration les trompe sur la qualité de la marchandise.

Pour vendre ses allumettes, la régie doit avoir recours à des commerçants de gros et de demi-gros ; les premiers devant acheter des stocks pour une somme minima de 20 000 francs, et les seconds de 2 000 francs. La remise était dans le premier cas de 16 p. 100 et dans le second de 14 p. 100. Le bénéfice total de ces remises n'était pas acquis du reste aux commerçants qui devaient eux-mêmes consentir des remises aux épiciers et tous autres marchands de détail, allant jusqu'à 10 p. 100.

L'État a prétendu modifier ces conditions qu'il jugeait trop généreuses, et un décret du 30 décembre 1911 déterminait qu'à partir du 1er février 1912 non seulement les remises seraient abaissées respectivement à 15 p. 100 et à 13 p. 100, mais qu'en outre ne seraient considérés comme commerçants en gros que ceux qui achèteraient des allumettes pour 20 000 francs à la fois, et pour 125 000 francs au moins par mois. Contre cette dernière condition, les intéressés ont protesté, et le directeur général des contributions indirectes a informé ses directeurs départementaux que le décret précité allait être modifié sur ce point spécial.

L'administration diminue le nombre de ses intermédiaires, parce qu'en ne s'adressant qu'à quelques-uns, pour de grosses sommes, sa besogne est plus simple ; et les personnages officiels ne peuvent pas dire un mot sans parler « des humbles et des petits ».

A certains moments, des gens curieux trouvèrent que l'État, dans ses boîtes d'allumettes, les trompait sur la quantité.

Nombre de faits de ce genre prouvent que l'administration considère le client comme son subordonné, au lieu de le considérer comme un cocontractant.

En 1906, pendant plusieurs semaines, sinon plusieurs mois, voici la situation du fumeur, décrite par *le Journal*[1] :

Comme j'entrais, hier, dans un bureau de tabac, un client demanda, à côté de moi :

— Un paquet cigarettes 70 vert.

— Je n'en ai pas, répondit la débitante.

— Alors donnez-moi un paquet rose du même prix.

— Ça manque aussi.

Le client, étonné, jeta un coup d'œil sur le brillant étalage de ce grand débit des boulevards et questionna :

— Comment faites-vous pour manquer ainsi des sortes les plus courantes ?

— Parce que l'entrepôt dont nous disposons ne suffit pas à la consommation.

Un jour c'est une sorte, un autre jour c'est une autre sorte que l'on me refuse, ajouta la buraliste en hochant la tête...

Et elle dit, tandis que le client s'éloignait, rêveur :

— Les manufactures ne peuvent plus suffire à la consommation.

1. 30 juillet 1906.

Actuellement, selon qu'une usine fabrique une série de tabacs ou de cigarettes, les entreposeurs et leurs clients les débitants manquent des autres catégories.

— Et on ne sait pas quand cela finira ! conclut la buraliste. Les clients réclament, se mettent en fureur et nous n'y pouvons rien. C'est tout de même triste de manquer la vente par la faute du fabricant !

L'article se terminait ainsi :

On se plaint beaucoup des malfaçons, des cigarettes qui s'ouvrent au moment où on les allume, tabac trop mouillé ; on s'étonne surtout de l'irrégularité du poids des paquets. Une débitante a pesé un certain nombre de paquets de tabac ordinaire à 50 centimes.

Au lieu du poids réglementaire de 40 grammes, elle a trouvé 32 et 35 grammes ; il est juste de dire qu'il y en avait quelques-uns qui atteignaient 50 grammes ; de sorte que l'achat d'un paquet de 10 sous devient une sorte de loterie !

Cela provient, paraît-il, de ce que l'on n'a plus le temps de peser les paquets dans ces jolies balances trieuses qui ont tant de succès aux expositions universelles, mais qui sont en quantité tout à fait insuffisante dans les manufactures.

Cinq ans après, je lis dans *le Figaro* du 20 août 1912 :

Nous signalions avant-hier le cas d'un amateur de « tabac doux » à qui fut réclamée la somme de 1 franc, en échange d'un certain paquet vert dont la bande portait : 80 *centimes*. « C'est l'ancienne bande », répondit dédaigneusement la buraliste à l'observation du client.

Mais le sans-gêne de l'État commerçant ; et notamment marchand de tabac, se manifeste de bien d'autre manières. Un de nos abonnés, grand industriel du département de la Seine, nous écrit :

« Je suis fumeur (malheureusement), mais je ne puis fumer que le *Maryland*, papier jaune, à 1 franc les

50 grammes. Depuis quelque temps déjà, je perds *trois paquets sur cinq*, parce que la plupart des paquets de *Maryland* ne contiennent que du *Caporal supérieur*, tabac trop fort que je ne puis pas fumer. En plus de la perte totale du paquet que je donne à des personnes qui peuvent supporter ce tabac, il y a tromperie sur le prix, puisque le paquet *Caporal supérieur* n'est vendu que 0 fr. 80 quand il est présenté en *paquets bleus*, et que je paye 1 franc le *même tabac*, présenté sous enveloppe jaune.

« Quand par hasard je tombe sur des paquets contenant bien du *Maryland*, je n'ai *jamais* le même tabac. Tantôt il est blond, tantôt il est brun, très souvent il est *noir*, comme du trèfle avarié.

« Je puis vous faire voir des paquets de *Maryland* qui ne contiennent que du *Caporal*... »

— Quel commerçant oserait en user ainsi, vis-à-vis de sa clientèle? demande *le Figaro*.

Aucun, évidemment, parce que le négociant qui a le mépris du client est certain de la ruine; mais l'État peut mépriser le client que lui livre le monopole.

Toutefois, dans les cas que je viens de citer, il y a plus que le mépris du client, il y a tromperie sur la qualité de la marchandise vendue. Cet acte exposerait un marchand à des réparations civiles et même à des peines correctionnelles; l'État se le permet impunément.

L'État ne suppose pas qu'il soit lié envers le client. L'ordre de service n° 590, rendu dans d'excellentes intentions par l'administration des Postes, l'indique naïvement :

En raison de l'accroissement considérable du trafic sur certaines sections pendant la saison estivale, il n'est pas toujours possible de donner un cours absolument normal aux correspondances de toute nature, malgré les renforts

donnés aux services surchargés. *Cette situation menace de s'aggraver* encore cette année du fait de la suppression d'un assez grand nombre d'emplois hors cadres qui étaient précédemment détachés dans les différentes brigades pendant les mois de juillet, août, septembre. *Il y a donc lieu de craindre*, dans ces conditions, que les lettres, dont la transmission doit toujours être assurée régulièrement, se trouvent retardées dans leur distribution. En vue de parer à cette éventualité, il convient de rechercher les moyens *de ne causer au public que le minimun de préjudice.*

Pour atteindre ce but, il sera constitué, dès à présent, des brigades de volontaires au concours desquels il pourra être fait appel pour trier, dans une vacation rétribuée, les *objets dont la distribution peut sans inconvénient être retardée* (cartes postales et imprimés).

En 1905, revenant des États-Unis, je retrouvai à Paris tous les charmes du téléphone. Je sonnais, on ne me répondait qu'au bout d'une ou deux minutes : « j'écoute ». J'entendais des appels, d'autres numéros, des conversations et j'attendais jusqu'à ce qu'on voulût bien me dire « on ne répond pas! » de la part de maisons où il y a des préposés permanents au téléphone, ou bien le refrain des « Pas libre! » ce qu'on ne peut vérifier que postérieurement. Je m'avisai de réclamer. Je fus mis en pénitence pendant quinze jours. Personne ne pouvait obtenir la communication avec moi et je ne pouvais l'obtenir avec personne. Je me figurais, cependant, avoir mérité un prix de patience. L'administration, obsédée par cet abonné qui réclamait avec persistance, me dit enfin :

— Venez voir l'installation de Gutenberg.

J'allai voir l'installation de Gutenberg. Je parlai des États-Unis, où, à New-York, même aux heures les plus affairées, vous avez toutes les communications presque instantanément.

— Que voulez-vous? me dit le fonctionnaire qui m'accompagnait et avec lequel je m'étais rencontré à New-York, ce sont des sociétés privées!

— Nous sommes d'accord sur ce point; mais il résulte une autre constatation, c'est que ces sociétés privées font mieux que ne le fait l'État.

— Il nous faudrait 80 millions.

— C'est peut-être un peu exagéré.

— Nous sommes en retard de quatre ans, et vous vous plaignez quand on vous fait attendre cinq minutes. Vous voyez bien que vous n'êtes pas raisonnable!

Il est évident que j'étais dans mon tort, ainsi que tous les autres abonnés du téléphone qui croient que cet instrument doit être rapide.

Il a certainement en France une répercussion sur la médecine et la pharmacie : car il doit provoquer à la neurasthénie toutes les personnes qui y ont quelque disposition. L'État encourage ainsi les consultations médicales, la vente du bromure de potassium, et assure des clients à certaines stations thermales.

J'ai pu, à diverses reprises, constater l'absence de responsabilité qui caractérise l'administration de l'État.

Vous suivez la procédure qui est indiquée dans l'*Annuaire des Téléphones*. Vous demandez la surveillante. A ce moment, la demoiselle coupe la communication. Vous pouvez rester en station pendant une heure. Pas de réponse. Mais je suppose que, par faveur, vous l'obteniez. Le premier mouvement de la surveillante, c'est de vous mettre dans votre tort. Elle vous fait subir un interrogatoire d'où elle conclut invariablement que, si vous avez

appelé trop longtemps sans qu'on vous répondît; si on a refusé de vous répondre après un appel qui a duré vingt minutes; si on a refusé systématiquement de vous donner toute communication; si on a répondu que vous n'étiez pas libre alors que vous l'étiez, c'est vous qui êtes dans votre tort.

Si vous demandez le chef de bureau, le premier mouvement du personnage est de couvrir son administration. Il cherche moins à se rendre compte des faits qu'à vous prouver que vous êtes coupable.

Enfin si votre culpabilité n'est pas établie, on s'en prend à l'instrument. Vous voyez arriver chez vous un ouvrier électricien qui vient réparer le téléphone.

— Votre appareil est dérangé.

— Non.

Il sourit, mais il fait semblant d'arranger quelque chose. Il devient complice de la demoiselle, de la surveillante et du chef de bureau contre l'abonné.

S'il agissait autrement, on lui rendrait l'existence impossible.

Vous vous adressez plus haut; un inspecteur vient vous voir au bout de quinze jours et vous prouve doctoralement que tout s'est passé pour le mieux! Quant aux responsabilités, il n'y en a jamais. C'est l'appareil ou c'est l'abonné qui est en faute, à moins que ce ne soit le Parlement qui n'a pas voté les crédits nécessaires!

On a vu mieux : la prétention de l'administration des téléphones de suspendre d'autorité le service de certains abonnés dont elle n'était pas contente, de s'arroger le droit de pénalité administrative à l'égard de quelqu'un qui a payé pour la jouissance du téléphone.

Tout abonné du téléphone qui désire en plus la socialisation des chemins de fer, de la Banque, des assurances, de l'alcool, du sucre, des mines, du pétrole, prouve qu'il a la vocation du martyre.

S'il ne l'a pas, il est incapable de comprendre la relation de cause à effet et il est réfractaire à toute méthode expérimentale.

Quand un particulier fournit des fonds à un autre particulier pour que celui-ci mette à sa disposition l'usage d'un appareil quelconque, il doit en avoir le libre usage; si un particulier recevait une rémunération pour rendre un service et ne le rendait pas, il aurait la réputation d'un homme avec qui on ne doit pas traiter parce qu'il ne tient pas son engagement. Il serait discrédité.

Dans le commerce libre, les clients se détourneraient de lui et iraient à ses concurrents.

Si son intérêt bien entendu ne l'engageait pas à remplir ses obligations, les tribunaux sauraient l'y contraindre en le frappant de sanctions sévères.

Pour l'État, il en est tout autrement.

Mais au moins, quand l'État a fait payer pour certains services, les exécute-t-il loyalement comme le ferait un particulier? Voici un fait relativement récent qui prouve le contraire.

Le téléphone interurbain est fort commode, à la condition que les habitants des localités en correspondance puissent obtenir la communication entre eux.

Quand il n'y avait qu'une ligne téléphonique entre Paris et Lille, la communication était impossible.

La chambre de commerce de Lille est riche. Elle dit à l'Etat : « Nous allons vous payer l'installation de deux lignes supplémentaires. »

L'Etat accepta : mais, sur les deux lignes supplémentaires, les personnes qui avaient à communiquer subissaient encore des retards énormes.

La chambre de commerce, de nouveau, dit au ministre : « Nous sommes prêts à payer encore pour une ligne supplémentaire. »

L'État accepta.

Les communications ne furent pas beaucoup plus rapides.

La chambre de commerce revint et paya successivement l'installation de deux autres lignes, de sorte qu'en 1907 Lille était relié par six lignes à Paris.

Donc la Chambre de commerce de Lille avait fait des sacrifices considérables pour assurer la communication téléphonique avec Paris.

Mais le gouvernement intervint.

Quand il y a des grèves, comme celle du Pas-de-Calais en 1906, suppression complète des communications téléphoniques. Les particuliers doivent passer après les nécessités de l'État.

Soit; mais au moins ne pourraient-ils pas passer? Or, ils ne passaient pas du tout : et le salut public exigeait-il vraiment la suppression des communications téléphoniques entre Paris et Lille?

Mais au mois de juin 1907, il n'y avait pas de grèves sur le parcours : il n'y avait aucun événement qui pût exiger que l'État absorbât plusieurs des lignes.

Cependant on demandait la communication. — Pas libre. — On s'informait. — Combien de lignes? — Trois!

Et les trois autres? pourquoi ne fonctionnaient-elles pas? Est-ce qu'elles étaient toujours en réparation?

Non, mais les préfets, sous-préfets, employés de préfecture ou des administrations réquisitionnaient les autres lignes. Ils ne sauraient attendre, et ils prenaient à leur service un certain nombre des fils payés par la chambre de commerce de Lille pour en assurer l'usage aux négociants et industriels.

Voilà un exemple flagrant des procédés du gouvernement quand il administre quelque chose. Les fonctionnaires sont convaincus de l'intérêt supérieur qu'ils représentent : et, par une déviation souvent inconsciente, ils couvrent de ce prétexte des actes qui n'ont rien de commun avec les services publics. En tout cas, ils considèrent qu'ils doivent toujours passer les premiers, et, en vertu de ce protocole, ils étendent, dans ce cas particulier, leur mainmise sur des organes qui, en réalité, n'ont pas été établis pour eux, qui ne leur appartiennent pas. J'espère que maintenant ce régime s'est amélioré.

Tandis que l'État montre ce sans-gêne, il exige, de la part de ses abonnés de la déférence ; s'ils en manquent, il se constitue à la fois législateur, juge et exécuteur. Ce fut le cas de Mlle Sylviac.

L'administration, pour la punir d'avoir adressé, paraît-il, des outrages à une demoiselle du téléphone, la priva de l'usage du téléphone pendant dix-sept jours ; mais l'abonnement courait toujours ; et ainsi Mlle Sylviac payait pour un service qu'on lui refusait !

Elle assigna devant le tribunal civil le ministre des Postes et Télégraphes. Elle réclamait au moins le remboursement de son abonnement pendant les dix-sept jours de service refusé. Avec un particulier,

elle aurait demandé, en outre, des dommages-intérêts ; et les juges auraient prononcé.

Mais le gouvernement n'est pas un justiciable comme tout le monde. Il a, pour le préserver contre les particuliers, toutes sortes de défenses. Il plaida l'incompétence du tribunal, et le tribunal se déclara incompétent.

Mais le Conseil d'État, le tribunal administratif, n'admit pas cette thèse, et nous devons l'en féliciter. Il décida que l'État, comme administrateur des téléphones, était un commerçant responsable et était justiciable du tribunal civil.

L'affaire revint devant la première chambre du tribunal ; mais l'État, au lieu d'en prendre son parti et de se soumettre à cette juridiction, souleva une nouvelle difficulté. Il prétendit que la cause doit, comme en matière de contributions, être jugée non sur plaidoiries, mais sur mémoires, selon la procédure des parlements de l'ancien régime.

Dans son jugement, le tribunal civil commença par déclarer que les tribunaux ordinaires sont compétents pour statuer sur les différends qui s'élèvent entre l'État et les abonnés du téléphone.

Mais l'article 52 du règlement donne le droit à l'administration de suspendre l'abonnement des abonnés dont elle est mécontente. Donc, Mlle Sylviac était dans son tort. Un article de la loi de finances de 1902 a encore renforcé cet article 52.

Par conséquent, les abonnés au téléphone n'ont que le droit à la patience et à la sagesse.

Le prix de l'abonnement au téléphone est extrêmement élevé en France. En 1907, M. Gourju, sénateur, se plaignit du haut prix de l'abonnement qui, à Lyon, est de 300 francs.

Cette ville comptait 3.400 abonnements. Si elle en avait un nombre proportionnel à ceux des cinq villes de la Suisse : Genève, Lausanne, Berne, Zurich et Bâle, elle en aurait eu 25 000.

Le sous-secrétaire d'État aux Postes, Télégraphes et Téléphones, essaya de nier la cherté du prix des abonnements et l'absurdité qu'il y a à le faire payer 400 francs à Paris, 300 francs à Lyon, 200 francs à Marseille.

Mais il ne peut diminuer le prix des abonnements. Pourquoi? Parce qu'il y aurait trop d'abonnés.

Dans l'industrie libre, le producteur cherche à étendre indéfiniment sa clientèle. Le monopole cherche son bénéfice dans la restriction du nombre de ses clients et dans l'élévation de ses prix. La réponse du sous-secrétaire d'État ne fait que confirmer cette règle d'expérience générale.

Comment l'administration pourrait-elle rechercher de nouveaux abonnés, puisqu'elle est incapable d'assurer le service des abonnés existants?

Enfin, on a des crédits ; mais on n'a pas les appareils. Quand ils seront livrés, l'administration se trouvera encore en retard, et quant au dégrèvement des téléphones, elle ne le fera pas par peur d'une augmentation d'abonnés.

Ce service public ne cherche donc pas à donner au public le maximum d'utilité au minimum de prix. Il restreint son utilité et il invoque la cherté comme une défense contre l'afflux des demandes de communications téléphoniques.

Un sénateur s'est permis de dire que le service des postes et des télégraphes en France était plus mal fait qu'à l'étranger.

Evidemment, c'était trop généraliser. Dans la majorité des pays du monde, il est certainement plus mal fait qu'en France. Si M. le sous-secrétaire d'Etat avait fait cette réponse, il eût eu raison.

Mais pas du tout, il généralise à son tour, et il s'écrie : « Je ne peux pas laisser dire que le service des postes et télégraphes est inférieur en France à celui des pays étrangers. »

Et cependant le service des téléphones était et est encore très supérieur en Suisse, en Belgique et aux Etats-Unis. Quand, dans la Grande-Bretagne, le téléphone fut transmis de l'industrie privée au *general Postmaster*, lord Devonport, chef du *Port of London Authority*, se plaignit, dans une lettre publiée par le *Times* du 12 février 1912 que « le service du téléphone fût devenu impossible et que le commerce de Londres en souffrît en conséquence ». Le *general Postmaster* ne niait pas le mal; il se bornait à dire « que les difficultés à Londres étaient celles qui se trouvaient dans toutes les grandes villes et que les abonnés pouvaient être certains que l'administration ferait de son mieux. »

Seulement, le *Times* faisait observer que la direction des téléphones par l'État avait apporté un changement au détriment des abonnés. Quand ils dépendaient de la *National Company* les réclamations des abonnés n'allaient pas au bureau contre lequel elles étaient faites, mais directement à la direction de la Compagnie. Elle leur remettait des formules qui pouvaient lui être adressées immédiatement et dont l'effet était admirable; le téléphoniste savait que toute plainte serait suivie d'une sérieuse enquête. La direction de l'État a supprimé ces formules de plaintes, et si on les remplace par une lettre,

elle restera sans effet. (*The Times*, 13 février.)

Les théoriciens socialisants et municipalisants reçoivent à tout instant des démentis des institutions dont ils s'inspirent.

Quelquefois leurs clients sont dans une situation privilégiée, mais elle est toujours précaire : car elle ne résulte pas de contrats librement consentis et susceptibles d'une sanction comme les contrats privés.

En 1903, les socialistes belges vantaient le sort des clients des mines de la Sarre appartenant à l'Etat prussien : M. Paul Trasenster, député belge, démontra qu'il n'en était rien ; et la chambre de commerce de Sarrebrück apporta des faits qui lui donnaient complètement raison[1].

Elle reprochait, dans son rapport de 1903, à la direction des mines fiscales d'avoir, par la fixation de prix trop élevés pendant la période de dépression, empêché tout relèvement des industries de la Sarre.

De plus, lorsque les mines sont passées en possession de l'État prussien, vers 1863, il avait été expressément entendu que tout citoyen aurait le droit d'acheter et de recevoir de la houille.

Mais la direction minière, au lieu de tenir la balance égale entre tous les marchands de charbon de la Sarre, accorde un véritable monopole, pour la vente en France, à deux firmes, en leur consentant un rabais de 0,50 mark à la tonne. De plus, elle se réserve à elle-même le monopole exclusif des fournitures aux usines sidérurgiques, aux chemins de fer et aux usines à gaz.

1. *Organe industriel* de Liége, 1er août 1903.

Les marchands de Sarrebrück, qui opéraient sur le marché français, ont été obligés de s'alimenter en Belgique et sur la Rühr, et ont été les agents les plus actifs de la concurrence faite par les houilles et les briquettes belges aux charbons de la Sarre dans l'est de la France.

M. Edgar Milhaud cite ce passage d'une étude de M. A. Raffalovich sur *les Cartels allemands*, en 1909[1] :

Un des reproches les plus sérieux pu'on puisse faire aux cartels, c'est d'entraver l'utilisation pleine et entière des sources de production. De 1906 à 1908, le syndicat rhénan-westphalien du charbon a produit 67,63 et 55 p. 100 seulement de la participation convenue; celui de la potasse arrive à utiliser 33 p. 100 de la capacité des différents établissements, et si cette capacité était pleinement exploitée, le prix de vente serait réduit de 45 p. 100.

Puis il conclut :

Voilà les méthodes économiques nouvelles assurées nationalement ou internationalement au monopole.

Mais ce monopole est le résultat du protectionnisme. Il est l'œuvre de l'État. M. Edgar Milhaud lui oppose « la régie directe comme une forme économique supérieure »; mais la régie directe n'est qu'un monopole plus complet; et « loin de libérer les forces productrices enchaînées et ligotées », elle y ajoute sa tyrannie lourde, méprisante et misonéiste, comme le prouvent les faits que nous avons mentionnés[2].

Le gouvernement allemand favorise les cartels

1. *L'Economie publique*, nov. 1911.
2. V. chapitre « les Déceptions municipales ».

mais en même temps, le gouvernement prussien prétendait limiter leurs exigences par ses exploitations minières. Le 12 janvier 1912, le gouvernement prussien a abandonné cette prétention et a capitulé devant le syndicat rhénan-westphalien pour les charbons de Westphalie. Sa production n'est pas limitée, mais la vente en est faite par le syndicat. Le syndicat a consenti à diminuer de moitié la redevance normale pour la houille et les briquettes, et d'un septième la redevance pour les cokes vendus. Les mines fiscales payeront une redevance minima de 6 p. 100 pendant que les syndiqués ordinaires acquittent 12 et 7 p. 100.

M. Edgar Milhaud oublie que certaines régies directes n'ont point cherché à développer la consommation. Des villes britanniques, dans l'intérêt du gaz municipal, ont été hostiles à l'électricité.

Mais il doit connaître l'histoire du téléphone de Paris. L'administration s'était installée rue Gütenberg dans un local trop petit auquel aboutissaient des canalisations trop étroites, malgré les dépenses faites.

L'administration n'avait qu'une préoccupation : empêcher l'augmentation du nombre des abonnés. Tout abonné qui partait était le bienvenu, tout nouvel abonné était un ennemi.

Un ministre eut l'imprudence de promettre la réduction de l'abonnement de 400 à 300 francs Que serait devenu le service si la promesse du budget avait était tenue? ce ministre étourdi avait négligé de consulter les possibilités existantes. Aussi le taux de l'abonnement a-t-il été maintenu jusqu'à présent, et la peur de l'abonné persiste, car personne ne parle plus de cette réduction.

En 1893, j'ai fait ajourner la loi qui supprimait les bureaux de placement payants. Elle n'a été promulguée que plus tard, le 14 mars 1904.

Elle obligeait toutes les communes de plus de 10 000 habitants à créer un bureau gratuit de placement. J'avais montré que des municipalités ne pouvaient se livrer à cette besogne.

Si la loi était appliquée, 258 bureaux devraient exister dans les villes de 10 000 habitants. En 1911, le ministre du Travail a constaté dans une circulaire que dans 132 de ces villes, soit 51 p. 100, aucun bureau municipal ne fonctionnait. Pour l'ensemble de la France, y compris Paris, le total annuel des placements est de 85 000.

« Les bureaux municipaux de placement n'ont pas répondu à ce qu'en attendait le législateur, écrit le ministre de l'Intérieur. C'est pourtant sur eux, en première ligne, que l'on comptait pour faire concurrence aux bureaux payants. »

Mais le ministre, avec un optimisme superbe, déclare que si la loi a échoué ce n'est pas la faute de la loi. Seulement, elle n'est pas assez complète. Il faudrait appliquer le système allemand, qui rattache les bureaux de placement aux conseils de prud'hommes. Le conseil de prud'hommes s'entoure de tous les renseignements indispensables; il sévit contre les ouvriers et les domestiques qu'il a placés, s'ils ont donné lieu à sujets de plainte. En France, un décret du 25 octobre 1911 a essayé d'organiser les bureaux de placement sur le modèle des bureaux allemands.

Des subventions seront accordées, désormais, aux bureaux qui auront rempli les trois conditions suivantes :

1° Être placés sous le contrôle d'une commission paritaire, avec président neutre, n'ayant pas droit de vote ;

2° Continuer à fonctionner en cas de grève ou de lock-out, en prévenant toutefois les chômeurs de l'état de conflit existant ;

3° Avoir effectué une moyenne de 25 placements par mois[1].

Ces bureaux trouveront peut-être des présidents, mais ces présidents ne viendront pas aux séances ; qu'y feraient-ils? ils ne pourraient même pas départager les deux partis, puisqu'ils n'ont pas le droit de voter. Ces bureaux trouveront peut-être des membres, mais qui ne pourront rien faire, même s'ils avaient le désir de faire quelque chose, car ils n'auront ni crédits, ni personnel de police à leur disposition, fort heureusement, pour prendre les informations qui seraient indispensables à la besogne d'espionnage dont on les charge. Enfin, ils recevront peut-être des offres d'emploi, mais ils continueront à ne pas recevoir de demandes.

Quand les employés des postes, des télégraphes, des chemins de fer se mettent en grève, ils sacrifient résolument à leurs intérêts ceux de leurs compatriotes. Ils spéculent sur les ennuis, les privations, les désastres qu'ils occasionnent et sur la faiblesse du gouvernement à leur égard.

Je n'ai pas parlé dans ce chapitre des clients des chemins de fer d'État. J'avais suffisamment montré le sort des personnes et celui des marchandises qui leur sont confiées

1. *Bulletin de l'Office du travail*, février 1912.

CHAPITRE VIII

# PROGRAMMES D'ORGANISATION ET DE CONTRÔLE

L'enquête américaine. — *Economy and Efficiency in the government service Commission.* — Le personnel. — Trois modes de recrutement et d'avancement. — Les contrôles des chemins d'État. — « Leur aptitude industrielle ». — Ils ne peuvent s'endetter à leur gré. — « Comme des entreprises privées. » — M. Giolitti et les espérances en Italie. — Élimination des hommes politiques. — Modestie des partisans de la régie directe. — L'administration se substituant au ministre. — L'amirauté anglaise et M. Winston Churchill. — M. Chardon et le quatrième pouvoir. — Conception anarchiste. — Impossibilité de donner à des services d'État l'aptitude industrielle. — Stagnation ou désordre.

Les projets de rendre parfaits les rouages administratifs sont nombreux. Les parlements ne s'en occupent pas seulement depuis hier et les publications qui ont suggéré des modes de tout genre forment une énorme bibliothèque.

Autorisé par les *acts* du 23 juin 1910 et du 3 mars 1911, le président des États-Unis, M. Taft, a nommé une commission chargée d'étudier la manière dont les divers départements fédéraux et autres établissements publics étaient gérés ; de faire un

rapport indiquant les moyens d'en indiquer l'efficacité et d'y apporter des économies. Cette commission a reçu le titre de *Economy and Efficiency in the Government Service*. Quatre volumes ont paru : deux contenant un rapport au président des États-Unis sur l'organisation du gouvernement des États-Unis au 1er juillet 1911 et un message du président des États-Unis du 17 janvier 1912 ; un troisième contenant un message du président du 4 avril 1912, avec des rapports sur les modifications à introduire dans les divers services et les observations des chefs de service ; un quatrième petit volume, le message du président, transmettant les observations de la commission sur la centralisation et la distribution des publications du gouvernement. Si cette commission d'enquête a été nommée, c'est une preuve que le Congrès et le président trouvent que tout n'est pas pour le mieux dans l'administration fédérale ; et où est le pays où l'administration soit parfaite ? N'entendons-nous pas tous les ans, à propos du budget, et, en plus cette année à propos du règlement du budget de 1907, les plus violentes récriminations contre l'administration française, son organisation et ses mœurs ?

Augmenter les attributions de l'administration n'est pas le moyen d'en améliorer les habitudes et d'y apporter des économies : tel est, cependant, le remède homéopathique que proposent nombre de ceux qui en font la critique la plus violente.

L'action du gouvernement fédéral des Etats-Unis s'étend sur une superficie égale à celle des huit dixièmes de l'Europe et sur une population dans les territoires contigus qui dépasse 92 millions de personnes. « Les opérations du gouvernement, dit

le message du 17 janvier 1912, affectent l'intérêt de chaque personne vivant dans les États-Unis. L'ensemble de ces dépenses monte à près de 1 milliard de dollars (soit plus de 5 milliards de francs). Y compris le personnel des établissements de l'armée et de la marine, plus de 400 000 personnes sont chargées de faire le travail imparti par la loi aux services exécutifs du gouvernement.

« Jamais cet ensemble n'avait été étudié en détail; jamais on n'avait tenté d'examiner si chaque organisation était adaptée à l'objet qu'elle devait remplir, s'il y avait des doubles emplois, si on pouvait arriver à unifier l'administration des États-Unis pour l'expédition la plus effective et la plus économique des services publics. »

M. Taft fait le même reproche aux documents américains que l'on fait aux documents français et qui peuvent être faits aux documents de tous les pays. « Malgré les nombreux rapports, dit-il, présentés chaque année aux Congrès jamais on n'a donné un état satisfaisant de l'ensemble des actes financiers du gouvernement. Sans doute on établit les comptes de tel ou tel service, mais on n'a pas tenté, par un effort général, de déterminer le coût actuel des services spécifiés et l'action des tâches spéciales, de manière à rendre possible la comparaison du coût et du résultat du service rendu. Dans le passé les services ont été créés un à un, selon les exigences. Il s'agit de les mettre en ordre. La commission a proposé un remaniement du département ministériel et une nouvelle répartition de leurs attributions. »

La grosse difficulté qui se produit, dans tous les pays, c'est le recrutement du personnel: comment

placer les hommes les plus aptes dans les fonctions qui leur conviennent?

Le message de M. Taft du 4 avril 1911 dit que la législation doit établir « le système du mérite, qui garantira au peuple, pour la conduite de ses affaires, les avantages de fonctionnaires choisis pour leur capacité et dévouant leur temps et leurs talents exclusivement à leurs devoirs ». C'est un désir plus facile à formuler qu'à réaliser.

Le choix a pour dangers la faveur et l'injustice.

Le concours est un mode chinois qui n'assure pas du tout la capacité. Les Hindous réussissent, pour l'administration de l'Inde britannique, dans des concours où échouent les musulmans; et les musulmans réclament au nom de leur qualité d'hommes tandis que les concours n'exigent trop souvent que des aptitudes de psittacisme.

L'avancement à l'ancienneté est la prime à l'inertie et à l'incapacité.

Quels que puissent être les inconvénients de l'avancement au choix, il est le seul qui assure aux plus capables l'accession des hautes fonctions. L'industrie privée le prouve.

C'est le système qu'on ne prendra pas et qu'on ne peut pas prendre dans l'administration. Le choix, au lieu de se porter sur le plus utile, se porterait sur le plus recommandé. La marine a ses « fils d'archevêque »; toutes les administrations ont « les fils à papa ».

Chaque exploitation industrielle exige un contrôle; mais le contrôle d'une administration d'État doit être si minutieux que souvent il devient l'essentiel et supprime l'action.

Le chemin de fer de l'État est soumis au con-

trôle administratif des ministères des Travaux publics et des Finances, au contrôle des dépenses engagées, au contrôle judiciaire de la Cour des comptes, enfin au contrôle législatif qui, à lui seul, s'exerce en trois phases distinctes sur le budget du réseau de l'État.

M. Baudin, sous ce titre, « aptitude industrielle du chemin de fer de l'État » demande la suppression de ces contrôles, et ils sont indispensables; il demande donc à la direction des chemins de fer de l'État d'émettre des obligations, en telle quantité, à telle époque et à tel taux qu'il lui conviendra; jamais un ministre des Finances ne permettra à une administration de l'État d'user à son gré du crédit de l'État.

Les exploitations de l'État « n'ont pas d'aptitude industrielle », parce qu'ils sont subordonnés aux intérêts généraux de l'État et qu'ils doivent être rigoureusement contrôlés.

En 1905, dans les chemins de fer italiens, on avait commencé par une grande centralisation; on voulait avoir de grands services concentrés à Rome, et ou avait brisé toute l'organisation des compagnies. En 1911, le ministre Sacchi a essayé de modeler le service du chemin de fer de l'État sur celui qui était pratiqué avec succès par la Compagnie Adriatique.

Les théoriciens et les praticiens des gestions d'État et de communes ont soin de dire : Notre organisation sera excellente, car elle sera gérée comme une entreprise privée. M. Giolitti y insiste dans son exposé des motifs sur l'assurance vie :

Nous n'avons pas l'intention de créer un nouvel organisme de bureaucrates; mais une véritable entreprise

indépendante, qui ne différera des affaires privées du même genre que par ce fait qu'elle sera propriété de l'État. Le fait que cette entreprise appartient à l'État n'implique pas qu'elle ait un caractère différent de celui des entreprises privées; pour nous, la seule différence se trouve dans ce fait que le propriétaire n'est pas un particulier.

Le 17 janvier 1911, M. Globinski, ministre autrichien des Chemins de fer insiste dans une ordonnance « sur le caractère commercial des chemins de fer dont les bureaux doivent tenir compte ».

Mais les efforts pour renier le caractère administratif des régies directes en sont la condamnation. Pourquoi donc vouloir faire faire à l'administration ce qu'elle ne peut pas faire actuellement? On lui donne comme idéal de copier les entreprises auxquelles on la substitue. Elles étaient donc bonnes? Elles étaient donc mieux adaptées à leur besogne que l'administration à laquelle on les propose comme modèles.

Alors il ne reste plus qu'un motif pour substituer la régie directe à l'entreprise privée; c'est la suppression du bénéfice privé au profit soit des clients, soit des contribuables, à la condition qu'il y ait profit.

La Caisse nationale d'assurances italienne a la personnalité juridique et sa gestion est autonome, toutefois les polices d'assurance émises par la Caisse ont la garantie de l'État.

Elle est administrée par : *a*) un conseil d'administration; *b*) le comité permanent; *c*) le directeur général; *d*) les syndics; *e*) le personnel technique et producteur.

Le conseil d'administration se compose de neuf

membres et est constitué par décret royal sur la proposition du ministre de l'Agriculture, de l'Industrie et du Commerce. Le même décret nomme le président et le vice-président du conseil, quatre membres sont des fonctionnaires et quatre autres membres, non fonctionnaires.

M. Jèze est enthousiaste parce que la loi écarte du personnel dirigeant les sénateurs et députés et, d'une manière générale, tous individus investis d'une fonction élective. Elle « écarte ainsi de l'exploitation toute intervention des politiciens ».

Les hommes qui proposent et votent des monopoles d'État sont des hommes politiques, ministres, députés, sénateurs; et, en même temps qu'ils augmentent les attributions de l'État, ils frappent de discrédit les hommes qui dirigent l'État. Pour comble d'ironie, ils déclarent eux-mêmes qu'eux-mêmes sont incapables de gérer ces institutions dont ils dotent l'État! On ne saurait pousser la modestie plus loin que de dire : Nous votons des monopoles, mais nous nous déclarons incapables de les administrer, car si le personnel politique, qui les vote et dont nous sommes, les administrait, ce serait le désordre, l'injustice et la corruption. Aussi nous nous récusons et nous interdisons à quiconque a été sénateur, député ou ministre de gérer la Caisse d'assurances.

Que des ministres, des sénateurs et des députés acceptent cette incompatibilité, c'est une preuve qu'ils ont bon caractère. Mais croient-ils rehausser le prestige des assemblées délibérantes en se déclarant indignes de gérer les monopoles qu'ils ont constitués? N'y a-t-il donc pas dans le Parlement des hommes « qui ont prouvé leur capacité tech-

nique ou administrative?» Peu importe. Le titre de membre du Parlement est un motif d'exclusion.

Mais ces membres du conseil d'administration sont nommés par les ministres qui, eux, sont des hommes politiques. Ce sont les ministres qui nomment aussi le directeur général. Est-ce que toute considération politique est éliminée dans ces choix?

Enfin, les syndics doivent présenter un rapport annuel que le ministre de l'Agriculture, de l'Industrie et du Commerce communiquera au Parlement en même temps que celui du conseil d'administration de la Caisse. Le bilan technique, analytique, contenant toutes les données « permettant d'évaluer, pour chaque contrat, pour chaque forme d'assurance, par nature d'opérations de prévoyance les profits réalisés par la Caisse » sera communiqué au Parlement tous les trois ans.

Par conséquent, l'action des « politiciens » pour, me servir du terme méprisant de M. le professeur Jèze, n'est pas éliminée complètement de la direction de la Caisse d'assurances : et elle ne peut l'être d'aucun monopole d'État, à moins de le constituer en puissance à part, placée au-dessus de toutes les institutions du pays. Ce sont des ministres qui nomment le haut personnel dirigeant. Tous les ans, le Parlement a un droit de contrôle et, tous les trois ans, il sera initié à toutes les affaires du monopole.

Dans le rapport de M. Baudin, du mois de juillet 1912, sur les crédits supplémentaires des chemins de fer de l'État, je lis :

L'organisation administrative du réseau de l'État tend à empêcher que les interventions politiques puissent avoir

une influence quelconque sur la carrière des agents. Le projet de statut actuellement préparé, en exécution des articles 58 et 68 de la loi du 13 juillet 1911, tend à maintenir l'administration en dehors de toute influence extérieure.

Cela s'imprime, et chacun sait qu'il n'en sera rien. Le statut a paru le 31 avril.

Au mois d'octobre, le directeur des chemins de fer de l'Etat a adressé une lettre aux députés pour leur dire qu'il ne sera pas tenu compte de leurs recommandations. Un incident a montré qu'il serait tenu compte de l'opinion que le sous-préfet demanderait à l'espion officiel qu'on appelle le délégué communal.

En 1912, M. Winston Churchill s'est couvert, pour son programme naval, du *Board of admiralty*. Le *Board of admiralty* décide chaque chose ; le cabinet enregistre seulement sa décision, disait *The Economist*[1]. Si chaque service décide pour lui-même, c'est l'anarchie et la ruine. Le rôle du gouvernement est précisément de déterminer, selon les conditions politiques, financières et économiques générales, la part qui doit revenir à chaque service et la manière dont elle est employée. La coordination des efforts et des charges est la condition même de l'existence de la nation ; et ce sont les hommes qui sont à la tête des affaires publiques qui seuls peuvent la faire et ils doivent en assumer la tâche et la responsabilité.

Toute extension des attributions de l'État implique de nouvelles fonctions, donc de nouveaux fonctionnaires, et en augmente l'importance : et on

1. 27 juillet 1912.

voit le rôle prépondérant que les hommes politiques eux-même donnent à la bureaucratie. Ils se déclarent indignes et abdiquent en faveur des bureaux.

Cela paraît si naturel qu'un maître des requêtes au Conseil d'État, M. Chardon, entend constituer un quatrième État : le pouvoir administratif. Il prétend que le directeur d'un service administratif peut combattre, par écrits et discours, comme commissaire du gouvernement sans doute, les décisions de son ministre; mais les chefs de division ont logiquement le même droit à l'égard de leur directeur; et les chefs de bureau à l'égard de leur chef de division; et les sous-chefs de bureau à l'égard de leur chef de bureau; et les commis rédacteurs, et les expéditionnaires à l'égard de leurs supérieurs.

Au moment où il veut faire reconnaître ce quatrième pouvoir, il proclame qu'il sera l'anarchie. L'esprit administratif conduit à tout.

Mais l'administration n'est pas un pouvoir comparable au pouvoir exécutif, au pouvoir législatif et au pouvoir judiciaire. C'est l'agent d'exécution du pouvoir exécutif. On ne peut en séparer ni en affranchir ; et le pouvoir exécutif, ayant pour premier devoir d'assurer la sécurité des membres de la nation à l'intérieur et à l'extérieur, ne peut être qu'un pouvoir politique.

C'est parce que telle est sa nature essentielle qu'il ne faut pas lui donner des devoirs étrangers à sa fonction, qui le corrompront, le désagrégeront et l'empêcheront de la remplir.

Toutes les tentatives de donner « une organisation industrielle » aux entreprises de l'État sont condam-

nées à un échec : ou elles languiront sous l'abus du contrôle qui supprimera l'action ou, agissant en liberté, elles tomberont dans un désordre moral et financier : mais l'inertie et le désordre, loin de s'exclure, se complètent.

# LIVRE IV

# CONSÉQUENCES POLITIQUES ET SOCIALES

## CHAPITRE PREMIER

## LES PROGRAMMES SOCIALISTES ET LES FAITS

I. Les faits et les programmes. — La constitution des services publics. — Les services concédés. — Les services délaissés. — Les monopoles de fait transformés en monopoles de droit. — Restitution des bénéfices capitalistes à la communauté. — Épuisement de la matière imposable : monopoles fiscaux. — Une citation de Montesquieu. — La fraude — La résolution de la Chambre des députés française en faveur du monopole de l'alcool. — M. Georges Cochery et le monopole de l'alcool et des assurances. — Gravité de ses paroles. — Adoption par la commission du budget de 1901 d'une proposition de monopole du pétrole. — Proposition de monopole de l'importation du blé et des farines.

II. Audaces théoriques. — Timidités d'application. — Socialisme ésotérique et socialisme de parade. — M. Ramsay Macdonald.

III. Le socialisme municipal. — Programme des trois groupes de la Grande-Bretagne. — Le congrès socialiste international de 1900 et le programme municipal. —

Les revendications de M. Lafferre au nom du parti radical et radical socialiste. — Les véritables fondateurs du socialisme municipal. — Le congrès de Saint-Quentin. — « Moyen de combat contre le capitalisme et l'État bourgeois. »

IV. Les dupes. — Le projet des boulangeries et boucheries municipales.

I. Nous avons vu les faits, voyons les programmes.

L'établissement des monopoles d'État et de municipalités s'appelle, dans le vocabulaire socialiste, « la constitution de services publics ».

Les théoriciens socialistes distinguent en services publics concédés et en services publics délaissés. Quant à la conclusion, elle est la même : on les reprend, telle l'exploitation des chemins de fer, des mines, de la distribution des forces hydrauliques.

Suppression des offices ministériels, et transformation des notaires, avoués, huissiers en fonctionnaires. Reprise également des assurances, service délaissé.

Les socialistes veulent bien reconnaître que le raffinage du sucre ou du pétrole n'est ni un service concédé ni un service délaissé, mais les industries étant concentrées en un petit nombre d'entreprises, elles deviennent monopole de fait et, si l'État y trouve avantage, elles doivent être érigées en services publics.

Les socialistes et leurs caudataires affirment que les monopoles d'État et de communes, étant faciles à organiser, à exploiter, enlèvent des bénéfices magnifiques aux capitalistes; et ils les restituent à la communauté.

Faire des économies dans le budget est impossible; par l'impôt sur le revenu, presserait-on

jusqu'au marc les revenus soumis à l'impôt complémentaire, qu'il serait insuffisant pour faire face au budget social du parti radical et radical socialiste et du parti socialiste.

Donc, il n'y a qu'une ressource : l'institution de monopoles fiscaux.

Ils ajoutent que, quand une denrée est frappée de lourds impôts indirects, elle doit être transformée en monopole; et à ce propos, ils ont cité, d'une manière inexacte, ce passage de Montesquieu (*Esprit des lois*, liv. XIII, chap. VIII) :

> Pour que le prix de la chose et le droit puissent se confondre dans la tête de celui qui paye, il faut qu'il y ait quelque rapport entre la marchandise et l'impôt, et que, sur une denrée de peu de valeur, on ne mette pas un droit excessif. Il y a des pays où le droit excède de dix-sept fois la valeur des marchandises. Pour lors, le prince ôte l'illusion à ses sujets ; ils voient qu'ils sont conduits d'une manière qui n'est pas raisonnable, ce qui leur fait sentir leur servitude au dernier point.
>
> D'ailleurs, pour que le prince puisse lever un droit si disproportionné à la valeur de la chose, il faut qu'il vende lui-même la marchandise et que le peuple ne puisse l'aller acheter ailleurs ; ce qui est sujet à mille inconvénients.

Montesquieu aurait pu approuver sans réserve la substitution du monopole aux lourds impôts, nous ne sommes plus au temps où deux lignes d'Hippocrate, de Galien ou d'Aristote décidaient d'une manière infaillible; mais on voit dans quelles conditions et avec quelles réserves, il explique les motifs que peut avoir un gouvernement d'agir de cette manière. Pour le mettre dans leur jeu, les socialisants ont sollicité son texte; et, vérification faite, il est resté réfractaire.

Un des arguments invoqués encore en faveur du monopole dans ces conditions, c'est la suppression de la fraude.

Cependant, en France, il y a des départements dans lesquels l'impôt sur les allumettes ne donne aucune recette; et entre la frontière de la Belgique et de la France, la grande occupation des douaniers est d'empêcher l'introduction du tabac. Du reste, c'est ce que constatait Montesquieu :

La fraude étant dans ce cas très lucrative, la peine naturelle, celle que la raison demande, qui est la confiscation de la marchandise, devient incapable de l'arrêter. Il faut donc avoir recours à des peines extravagantes et pareilles à celles que l'on inflige pour les plus grands crimes. Toute la proportion des peines est ôtée.

Mais on dit qu'en France le tabac est un excellent monopole; on parle moins des allumettes; et on conclut au monopole de l'alcool.

En raison de l'endosmose socialiste, en 1904, la Chambre des députés française adopta la résolution suivante :

A partir du 1er janvier 1905, l'État aura le monopole de la fabrication, de la modification, de l'importation et de la vente de l'alcool.

Aucune distillerie nouvelle ne pourra être créée à partir de la promulgation de la présente loi.

La résolution en resta là; mais cinq ans après, le 19 novembre 1909, M. Georges Cochery, ministre des Finances, dit :

Le problème du monopole de l'alcool, agité dans le passé pendant quelques années, étudié avec ardeur, puis tombé en sommeil, se réveille; un examen s'en imposera

à bref délai. (*Vifs applaudissements à l'extrême gauche et à gauche.*)

Et auparavant encore l'autre problème se posera peut-être ; celui de l'examen du monopole des assurances ou de certaines assurances.

Quand ces paroles sont dites par un ministre des Finances, elles acquièrent une gravité que les sceptiques et les indifférents et, à plus forte raison les intéressés, et les intéressés sont tous les consommateurs et contribuables, auraient tort de négliger : et le vote de la résolution de la Chambre des députés montre de quelles aberrations sont capables des majorités.

Au mois d'octobre 1901, la commission du budget, après avoir repoussé une taxe, proposée par M. Caillaux, ministre des Finances, de 1 fr. 50 par quintal de pétrole brut, adopta, par sept voix contre quatre et deux ou trois abstentions, une proposition de M. Marcel Sembat ainsi conçue :

ART. PREMIER. — L'achat, la raffinerie et la vente en gros des pétroles sont attribués exclusivement à l'État dans toute l'étendue du territoire.

La commission introduisit, le jour même, les articles de la proposition Sembat dans la loi de finances.

Le 17 février 1894, M. Jaurès déposa une proposition de loi signée Thierry-Cases, Bepmale, Millerand, Viviani, Desfontaines, Sembat, Vaillant, ainsi conçue :

L'État a seul le droit d'importer les blés étrangers et les farines étrangères.

Il les revendra à un prix fixé tous les ans par une loi.

Il vendra les farines à un prix calculé sur le prix fixé pour le blé et déterminé aussi législativement.

En 1903, MM. Paul Constans, Ed. Vaillant, Marcel Sembat, et neuf autres députés socialistes, « pour mettre fin aux crises alimentaires » déposèrent une proposition de loi dont le premier article supprimait les droits de douane sur le blé et la farine, mais dont l'article 3 « chargeait l'État du service d'importation de blés et farines, ainsi que de leur (?) approvisionnement complémentaire, de l'approvisionnement commercial, par acquisition, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, en quantité nécessaire et suffisante pour les besoins de l'alimentation et de la sécurité nationale ».

L'article 4 instituait une commission chargée d'organiser « dans le plus bref délai, un service national et commercial d'approvisionnement et d'alimentation comprenant notamment : « L'approvisionnement par l'État et les réserves nationales et communales de blé et de farine; l'établissement de meuneries nationales et communales et de boulangeries communales; l'organisation de la coopérative ouvrière de production agricole. »

II. A côté de ces audaces, il y a des timidités d'exécution qui proviennent des expériences faites. En 1912, au congrès du syndicat national des chemins de fer, M. Albert Thomas, député socialiste, a ajourné le rachat des autres lignes que l'Ouest en disant : « Il faudra faire le rachat autrement que n'a été fait celui de l'Ouest. » Il faudra, dit M. Thomas, obtenir l'autonomie financière du réseau, la participation des travailleurs au conseil de réseau, la

représentation du public. Pour mener campagne pour la nationalisation, qui est aujourd'hui oubliée, il nous faut l'affirmation solennelle du prolétariat organisé »; et M. Odinot ajoute : « Quand viendra la fin du contrat qui lie les compagnies à l'État, il faudra faire un effort considérable pour obtenir le rachat général. »

Mais, au moment où les Compagnies deviendront la propriété de l'Etat, ce ne sera pas la peine de les racheter : seulement, comme les contrats qui les tiennent n'expirent que dans plus de quarante ans, quelque temps s'écoulerait avant la continuation de l'expérience de l'exploitation des chemins de fer par l'État.

Les délégués répondirent en votant à l'unanimité moins cinq voix un ordre du jour de nationalisation immédiate.

Les chefs voudraient bien temporiser. Ils comprennent que, pour eux, les promesses et les programmes valent mieux que les réalisations.

Le dire sous cette forme simple serait un aveu d'impuissance et de charlatanisme. Ils cherchent des prétextes d'ajournement, et ils pratiquent deux socialismes : un socialisme très pusillanime et timoré ; un socialisme de parade, plein d'audace.

Dans le Royaume-Uni, lors de la discussion de la réponse au discours du roi, le 15 février 1912, M. Ramsay Macdonald, le président du *Labour party*, a présenté à la Chambre des communes, comme le remède au malaise industriel, « la fixation d'un salaire minimum et la nationalisation des chemins de fer, des mines et autres monopoles ». Mais il ne développa pas le dernier point de son amendement. Sir F. Banbury remarqua que le

*Labour party* n'avait introduit cette dernière proposition que pour affirmer son existence aux électeurs. M. Robertson, le *parliamentary secretary of Board of trade*, félicita M. Ramsay Macdonald de la discrétion avec laquelle il l'avait soutenue.

III. La *Social democratic Federation*, l'*Independant labour party*, la *Fabian society* sont tous d'accord pour poursuivre une résolution adoptée en 1896 portant nationalisation des mines, des chemins de fer, des canaux, des télégraphes et téléphones, la municipalisation de l'eau, du gaz, de la lumière électrique, des omnibus, des monts-de-piété, des bateaux à vapeur;

Fabrication et vente au détail du tabac et du pain, fourniture du charbon, du lait et autres objets de première nécessité; — construction d'habitations pour les ouvriers; — fabrication et vente des boissons alcooliques.

Le congrès socialiste international tenu à Paris en 1900 adopta la résolution suivante :

Qu'il est du devoir de tous les socialistes de faire reconnaître, dans toutes les réformes municipales, l'importance qui s'attache à elles en tant qu'embryons de l'État collectiviste et de s'efforcer de municipaliser les services publics tels que les transports urbains, l'éducation, les boulangeries, l'assistance médicale, les hôpitaux, la fourniture de l'eau, la distribution de la force motrice, les travaux publics, la police, etc.

Le parti radical et radical-socialiste avait, en 1904, le même programme municipal; mais, refusant de reconnaître qu'il l'empruntait aux socialistes, il allait jusqu'à en réclamer la propriété exclusive; ce qui est toujours drôle de la part de ceux qui font bon marché de la propriété des autres.

Le 10 février 1904, M. Lafferre, alors président du comité exécutif du parti radical et radical socialiste, formulait le programme municipal suivant:

La clef du programme fiscal municipal est dans l'application du programme économique qui tient presque tout entier dans la municipalisation des services d'intérêt commun: gaz, électricité, forces motrices, transport en commun.

Plus loin, M. Lafferre parle avec enthousiasme « de l'assurance municipale contre l'incendie ». Il regrette que le Conseil d'État n'ait pas laissé établir « une pharmacie municipale à Douai » ; il s'étend sur les encouragements à donner à la construction des habitations à bon marché ; il regrette que ce ne soit qu'à grand'peine « que les municipalités ont été autorisées à subventionner les sociétés coopératives anonymes de construction, etc? ».

M. Lafferre ajoutait : « Certains esprits sceptiques diront que notre programme n'est autre chose qu'une sorte de socialisme édulcoré. » Il reprenait : « Il faut répéter que ce programme est bien à nous, tout à nous ». Après cette revendication, il ajoutait: « Nous souhaitons sur ce programme déjà assez vaste, une entente cordiale avec les socialistes.

« Nous leur demandons de ne pas oublier nos titres antérieurs de propriété républicaine. »

Parole imprudente ! car il eût été impossible à M. Lafferre de les montrer, tandis que les socialistes auraient pu prouver que les Belges Colins, César de Paepe, les Français Benoît Malon et Paul Brousse, ont été les initiateurs du socialisme municipal et les précurseurs des Fabiens.

Le parti socialiste français, dans son Congrès de Saint-Quentin du 17 au 20 avril 1911, a voté deux résolutions, l'une en faveur du rachat des chemins de fer, l'autre en faveur des régies municipales.

« Les services municipaux doivent être établis d'abord au profit de la population ouvrière et pauvre pour qui (laquelle) ils doivent être au plus à prix de revient, s'ils sont rémunérés ; et s'ils donnent des bénéfices par l'usage des autres classes de la population, ces bénéfices doivent être utilisés à l'extension des services municipaux d'intérêt ouvrier et, avant tout, à la création et au développement des services gratuits d'éducation, d'enseignement, d'hygiène, d'assurance, d'assistance et d'alimentation. »

Puis pour qu'il n'y ait pas de doute sur le caractère de ces revendications, il a ajouté :

« Les socialistes peuvent par leur action municipale, en accroissant les garanties de bien-être et de liberté et les moyens de lutte du prolétariat, ajouter à la force de revendication et de combat contre le capitalisme et l'État bourgeois. »

IV. Si les interventionnistes de tout genre, « pour le bon motif », font la besogne du parti socialiste, ce n'est pas faute d'avertissement de la part des socialistes eux-mêmes. Mais il y a des hommes qui ont la vocation et la fierté d'être dupes.

Cependant au mois d'août 1911, une crise de la cherté sévit : des troubles ont lieu dans le Nord[1] ; et le ministère Caillaux ne trouve rien de mieux que

1. Voir E. Waelet. *Les récents troubles du Nord de la France*, 1912.

d'offrir aux femmes et aux hommes qui trouvent le pain, la viande, le lait et les légumes trop chers, ce cataplasme :

Les communes pourront être autorisées, par décret en Conseil d'État, soit à faciliter par des prêts la création de sociétés coopératives de boulangerie ou de boucherie, soit à créer et faire exploiter en régie intéressée des boulangeries et boucheries dans des conditions fixées [1].

Du reste, ce beau projet a reçu un tel accueil que le ministère Poincaré s'est empressé de le retirer.

1. *Discussion de la Société d'Économie politique. Journal des Économistes*, décembre 1911.

## CHAPITRE II

## UN « BLUFF »

Les assertions de M. Edgard Milhaud. — *Les énumérations.* — *Les exploitations d'État et de commune sont des traditions et non des innovations.* — *Loin d'être des preuves d'évolution, elles sont des preuves de régression.* — Exemple : l'Allemagne. — Les postes. — Les forêts. — Les Gobelins et Sèvres. — Portion congrue de l'activité des États et des municipalités dans l'activité économique générale.

En novembre 1911, M. Edgard Milhaud, directeur des *Annales de la régie directe*, déclarait dans cette publication :

L'exploitation par les collectivités publiques — ou Régie directe — se substitue de plus en plus à l'exploitation par des individus ou par des collectivités privées. Citons, en ce qui concerne l'exploitation par les communes, les distributions d'eaux, de gaz, d'électricité, les tramways, les travaux de voirie, l'enlèvement des ordures, les vidanges, les services de désinfection, les pompes funèbres, les fours crématoires, marchés, magasins généraux, caisses d'épargne, monts-de-piété, poids publics, bureaux de placement, bureaux de location, habitations à bon marché, abattoirs, lavoirs, ponts flottants, élévateurs, viviers, etc. Dès aujourd'hui les régies municipales des eaux, du gaz, de l'électricité, des tramways, forment des totaux de 338 en Suisse, de 569 en Italie, de 1805 dans le Royaume-Uni; les régies des eaux et du gaz, à elles seules, forment en

Allemagne un total de 3 210. En ce qui concerne l'exploitation par les États, nous citerons les postes, télégraphes et téléphones, les chemins de fer, les canaux, les assurances, les banques d'émission et banques hypothécaires, les mines, les salines et marais salants, les forces hydro-électriques, les forêts, diverses fabrications (poudres, matériel de guerre, allumettes, tabacs, tapisseries et porcelaines de luxe, etc.), divers monopoles d'importation et d'exportation (le commerce du camphre au Japon, des émeraudes en Colombie, etc.). D'autre part, une fédération internationale de régies nationales s'est constituée, il y a trente-sept ans déjà, en 1874 : c'est l'Union postale universelle.

M. Edgard Milhaud emploie le procédé de rhétorique qui consiste à faire des énumérations, en accumulant des mots les uns à la suite des autres, de manière à donner une impression de quantités considérables là où il n'y a pas grand'chose. A l'en croire, les peuples avancés en évolution se trouveraient emportés par un mouvement irrésistible à substituer les exploitations publiques aux exploitations privées. Puis vient la nomenclature ; mais les exploitations des municipalités ne sont pas des nouveautés, ce sont des traditions, pour les travaux de voirie, l'enlèvement des ordures, les cimetières, les voies, les marchés, les poids publics, etc. Les aqueducs des Romains nous montrent que l'adduction d'eau était une affaire municipale. Restent donc comme nouveautés les distributions de gaz, d'électricité, les tramways.

C'est l'Allemagne qui comprend le plus grand nombres de régies municipales. Elles sont des traditions et non des innovations. Il en est de même en Suisse, où la politique patronaliste des cantons n'a jamais établi une limite précise entre ce qui est

du domaine individuel et du domaine public. Le chiffre des communes du Royaume-Uni qui ont pris la charge des entreprises est étonnant : mais l'expérience est décisive contre cette extension des attributions des *corporations*.

M. Edgard Milhaud, en dépit de tous ses efforts, n'a pu réunir que ces chiffres. En France, malgré toutes les sollicitations des socialistes, les municipalités ont montré jusqu'à présent de la méfiance.

Quant aux exploitations d'Etat, M. Edgard Milhaud cite les postes, les télégraphes et les téléphones.

Les postes ont entraîné les deux dernières exploitations, sauf aux États-Unis : mais les postes existaient chez les Assyriens, non pour l'utilité des habitants, mais pour le service de l'empereur. Elles ont été instituées dans le même but par les rois de France et par tous les souverains. Elles sont une tradition d'État. La plupart des lignes de chemins de fer appartiennent encore à des compagnies privées. Quant aux assurances, il n'y a guère en fonction que des assurances municipales en Allemagne contre l'incendie des immeubles. Parce que la Prusse est un grand propriétaire de mines, il n'en résulte pas qu'elle dirige le mouvement économique de l'avenir. Les forêts domaniales sont un vestige de la civilisation de l'ancien régime.

Le monopole du tabac et des allumettes reste limité à un ou deux pays. Les Gobelins et Sèvres sont des héritages monarchiques.

M. Edgard Milhaud n'en dit pas moins : « Le mouvement incessant de nationalisation et de mu-

nicipalisation est soutenu, stimulé, commandé par l'évolution économique. »

Cependant, les monopoles d'État ou de municipalités ne sont pas des nouveautés, ce sont des vieilleries. Les représenter comme un résultat des transformations économiques modernes, c'est commettre un contre-sens. Ils sont des éléments non pas d'évolution, mais de régression.

En fait, si, dans le monde, on compare l'activité économique des entreprises privées à celle que représentent les municipalités et les États, celle-ci apparaît comme insignifiante. Les 338 municipalités suisses peuvent être chacune très intéressantes : mais la Suisse, ne comptant que 3 763 000 habitants, leur importance est limitée.

## CHAPITRE III

# RÉSULTATS DE L'EXPÉRIENCE

Pauvreté des programmes socialistes. — Arrivistes et arrivés. — *Les programmes de gestion par l'État et les communes condamnés par l'expérience. — Au double point de vue : 1° de la qualité; 2° du prix de service, la régie directe de l'État et des municipalités montre une infériorité incontestable. — Utilité et danger de ces expériences.*

Les programmes socialistes sont misérables. Ils ne signifieraient rien si des faiblesses et des recherches de popularité, de la part de candidats qui veulent arriver, et de députés, de conseillers municipaux et de maires qui veulent éliminer leurs concurrents « en se mettant sur le même terrain qu'eux », ne venaient pas les fortifier; si des fonctionnaires ne trouvaient pas, dans ces programmes, des promesses d'augmentation de situation pour eux et de placement pour leurs fils, leurs gendres et leurs neveux.

Seulement, contre l'extension des attributions économiques des États et des municipalités, l'expérience intervient, et elle en condamne les programmes.

*Au double point de vue : 1° de la qualité; 2° du prix du service, la régie directe de l'État et des municipalités montre une infériorité incontestable,*

Les expériences de socialisme étatiste et municipal ont abouti à des échecs tels que ses adversaires auraient intérêt à les hâter et à les multiplier ; malheureusement, les expériences humaines ne sont pas des expériences de laboratoire. Quand elles ont lieu, elles déplacent et cassent toujours quelque chose : elles provoquent des passions, elles créent des intérets; elles ont des influences matérielles qui peuvent être ruineuses et des influences morales qui peuvent encore être plus destructives. Après que des hommes ont été entretenus dans des habitudes de mendicité et de spoliation, il leur est difficile d'apprendre à ne compter que sur les services qu'ils rendront pour recevoir une rémunération.

## CHAPITRE IV

# L'ÉTAT MALHONNÊTE HOMME

I. Dans les affaires extérieures, le guide moral, c'est Machiavel. — Dans les affaires intérieures, pour les socialistes et les interventionnistes, la fin justifie les moyens. — La souveraineté du but.

II. Bismarck, Ramsay Macdonald et les chemins de fer. — MM. Pelletan et Waddington.

III. Professeurs de droit, héritiers des légistes de Philippe le Bel. — Confiscation partielle des chemins de fer par M. Augagneur. — Approbation de principe par M. Paul Pic.

IV. Les conventions de 1883. — Les garanties d'intérêt de l'Orléans et du Midi et M. Barthou. — Arrêt du Conseil d'État. — Interpellation Millerand, 1895. — Crise politique. — Mépris de la chose jugée par l'administration. — Recours de la compagnie d'Orléans. — Arrêt confirmatif du Conseil d'État du 26 juillet 1912. — Inconscience anarchiste.

V. M. Giolitti et les compagnies d'assurances. — Confiscation nationale et internationale. — Excuse juridique : M. Jèze. — « Monopole administratif et non financier. » — Erreur de droit. — Précédents de confiscation. — *Le progrès est la condamnation des précédents de rapine et de violence. — Le retour à la confiscation est une régression. — La propriété individuelle est une des conditions du droit national et du droit international.* — Erreur de fait. — Les bénéfices du monopole italien.

VI. La loi italienne de 1903. — Révocation des concessions municipales. — Le congrès des régies municipales. — Égalité des péages et le canal de Panama. — L'arti-

cle 8 du traité Clayton Bulwer. — La convention Hay-Pauncefote. — Exemption des navires américains faisant le cabotage. — Proposition Lodge. — Actes de mauvaise foi. — Un *lobbyist*. — Protestation britannique. — M. Taft — La cour suprême des États-Unis. — Il n'y pas de tiers désintéressés dans la circonstance.

VII. La déconfiture des tramways de New-York. — *Restrictive legislation in New Jersey*. — Le pouvoir de police, la propriété privée et les garanties constitutionnelles.

VIII. Les exemples du patron modèle.

I. Il est encore entendu qu'en matière de politique extérieure, l'homme d'Etat ne doit avoir d'autre guide moral que Machiavel. Dans les affaires intérieures, la majorité est moins affirmative.

Cependant, les hommes d'État qui entendent que l'État soit « honnête homme » ne sont qu'une exception ; et non seulement les socialistes, mais les interventionnistes, se caractérisent par leur absence de scrupule quand il s'agit de substituer à l'action des particuliers une action collective. La fin justifie les moyens. Aux objections faites au nom du droit de propriété, du respect des contrats, ils opposent la souveraineté du but. Je ne citerai que quelques faits caractéristiques.

II. Bismarck engagea une campagne contre les compagnies privées, détournant le trafic, achetant secrètement des actions, et faisant travailler l'opinion publique en faveur du rachat.

Le président parlementaire du *Labour party* dans la Grande-Bretagne, M. J. Ramsay Macdonald, dans un débat avec M. Hilaire Belloc, au *Memorial Hall*, dit : « M. Hilaire Belloc propose d'employer 19 millions de livres sterling de droits des boissons pour racheter les chemins de fer ; immédiatement

les actions de chemins de fer s'élèveraient à un taux ruineux. Il vaut beaucoup mieux employer la méthode actuelle de dépréciation en frappant leurs revenus. » (*Labour leader*, 12th May 1911.)

Bismarck et M. Ramsay Macdonald ont la même conception morale de l'action de l'État.

En France, non seulement M. Camille Pelletan affirmait qu'« il fallait bousculer les contrats » ; mais des modérés « comme M. Richard Waddington partageaient son avis »[1].

III. On a trouvé des avocats pour toutes les causes ; il n'est donc pas étrange que des professeurs de droit, descendants des légistes de Philippe le Bel, soutiennent que l'État peut tout puisqu'il fait les lois.

Des professeurs de droit, comme R. Jay, ont soutenu le droit pour l'État de confisquer des industries sans indemnité.

Tant que les ministres se sont tenus à la maxime : « L'État honnête homme » et ont été résolus à respecter les conventions qui le lient aux compagnies, ils ont été bien tranquilles à l'égard du personnel. La direction, l'organisation, la rémunération des agents dépendaient des compagnies et non du ministre.

Mais en 1897, la Chambre des députés vota le projet Berteaux-Rabier-Jaurès, qui modifiait les conditions du travail des agents et donnait droit aux agents à la retraite normale après vingt ans de services.

A partir de ce moment, le ministre s'est trouvé découvert, puisque les employés de chemins de fer

1. V. Yves Guyot. *Les Chemins de fer et la grève.*

ont appris qu'il leur suffisait de peser sur leurs députés pour peser sur le gouvernement, qui, sous cette poussée, ferait éclater les conventions.

Cependant, malgré les fissures qui les lézardent, elles existent toujours.

Le gouvernement n'a pu imposer aux compagnies les réintégrations qu'il a subies dans le réseau de l'Etat. Mais, au lieu de rester derrière les conventions, il s'est mis devant ; maintenant il est découvert. Tel a été le châtiment de son défaut de respect du contrat. Toutefois, elles sont encore là comme ligne de retraite, tandis qu'en administrant lui-même les chemins de fer, il n'a plus de défense.

Le projet déposé par M. Augagneur au commencement de novembre 1912, était ainsi conçu :

ARTICLE PREMIER. — Seront soumises à la ratification du ministre des Travaux publics, par le président du conseil d'administration de chacune des compagnies de chemins de fer d'intérêt général, les nominations :

*a*) Des directeurs, sous-directeurs..

*b*) Des chefs de service de l'exploitation, de la traction et du matériel de la voie.

Il en sera de même pour les agents chargés, par intérim, des mêmes fonctions pour une durée supérieure à trois mois.

Les nominations seront faites pour une durée de six années et renouvelables.

ART. 2. — Toutes modifications de l'organisation administrative des réseaux, tous changements dans les attributions des agents désignés à l'article 1er, seront soumis à la ratification du ministre des Travaux publics.

ART. 3. — Si dans un délai de trois mois, à dater de la promulgation de la présente loi, ou à dater d'une vacance d'un des emplois désignés à l'article 1er, le ministre n'a pu ratifier les propositions des compagnies, il procédera d'office aux nominations.

Il en sera de même si la ratification des propositions

des compagnies n'avait pu être faite dans les trois mois précédant le terme normal des fonctions des agents désignés à l'article 1er.

Art. 4. — Dans un délai de six mois, à dater de la promulgation de la présente loi, les compagnies présenteront à l'homologation du ministre des Travaux publics:

1° Les règlements fixant l'organisation administrative de chaque réseau ;

2° Les règlements fixant le recrutement et l'avancement, ainsi que l'échelle du traitement de leurs agents ;

3° Les règlements constituant l'établissement et le fonctionnement des conseils de discipline et des commissions de réforme.

Toutes modifications aux règlements homologués devront faire l'objet d'une homologation nouvelle.

Dans le cas où l'homologation ci-dessus prévue n'est accordée que sous réserves de certaines modifications ou additions non acceptées par la compagnie, il sera statué par un décret rendu sur avis conforme du Conseil d'État.

Les contraventions à la présente loi seront poursuivies et punies conformément aux dispositions du titre III de l'ordonnance du 15 novembre 1846.

Ce projet de confiscation partielle viole audacieusement les conventions conclues entre l'Etat et les compagnies. M. Paul Pic, professeur de législation industrielle à la Faculté de droit de Lyon, n'hésite pas à déclarer que « cette mesure en soi est très justifiable ». Seulement, comme « elle risquerait de nous acheminer avant l'heure au rachat intégral, en raison de la résistance ardente des compagnies », il conseille de l'ajourner[1].

IV. Peu de ministres ont voulu appliquer loyalement les conventions de 1883 avec les compagnies de chemins de fer.

1. « Les grandes régies d'État », par Paul Pic. *Revue d'économie politique*, juillet-août 1912.

En 1894, M. Barthou, alors ministre des Travaux publics, à l'occasion d'une émission d'obligations de la Compagnie d'Orléans, avait pris une décision invitant la Compagnie à compléter les mentions relatives à la garantie d'intérêt en indiquant que cette garantie prendrait fin en 1914.

La Compagnie déféra cette décision au Conseil d'Etat, en soutenant que l'État lui devait cette garantie, non pas seulement jusqu'en 1914, mais jusqu'à l'expiration de sa concession, c'est-à-dire jusqu'en 1956.

Par arrêt du 11 janvier 1895, rendu au rapport de M. Mayniel et sur conclusion de M. Jagerschmidt, le Conseil d'Etat donna gain de cause à la Compagnie.

Voici le dernier considérant et le dispositif de cet arrêt de 1895 :

Considérant que dans ces circonstances, il y a lieu de reconnaître que la garantie a, pour la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, une durée égale à celle de la concession, et que, en invitant la Compagnie à mentionner sur ses titres que cette garantie prendra fin le 31 décembre 1914, le ministre des Travaux publics a méconnu les droits résultant pour elle de la convention du 28 juin 1833 — Décide : décision du ministre annulée en tant qu'elle invite la Compagnie à compléter les mentions relatives à la garantie qui figurent sur ses titres en indiquant que cette garantie prendra fin le 31 décembre 1914. État condamné aux dépens.

Au lieu de s'incliner devant l'arrêt rendu, M. Barthou donna sa démission de ministre des Travaux publics. Le 14 janvier, M. Millerand interpella le ministère comme s'il eût manqué à son devoir en ne dictant pas l'arrêt. Le ministère

Dupuy fut mis en minorité parce qu'il n'avait pas annulé l'arrêt du Conseil d'État et parce qu'il refusait d'accepter un ordre du jour disant : « La Chambre réservant les droits de l'État », comme si les droits de l'État n'avaient pas été épuisés par cet arrêt. Dans cette confusion, non seulement le Conseil d'État renversa un ministre, puis un ministère, mais il provoqua encore la démission de M. Casimir Périer, président de la République.

La Chambre, pour avoir l'air de faire quelque chose, nomma une commission chargée d'examiner s'il y avait lieu de mettre en accusation, pour crime commis dans l'exercice de ses fonctions, M. Raynal, ministre des Travaux publics en 1883. Conformément à l'avis unanime des membres de la commission, M. Raynal ne fut pas mis en accusation.

Malgré la netteté de l'arrêt de 1895, le ministère des Travaux publics, dans la publication officielle de la *Statistique des chemins de fer français*, au tableau n° 9 portant pour titre : « Conditions principales des concessions », a continué d'affirmer que l'expiration de la période de garantie est fixée pour la Compagnie d'Orléans et pour celle du Midi au 31 décembre 1914.

Le ministère donnait ainsi une haute opinion de son respect pour la chose jugée. En 1894, un député, M. Vandame, ayant questionné le ministre sur l'époque exacte où « d'après l'interprétation donnée par le gouvernement », prenait fin la garantie d'intérêt, le ministre répondit, par une lettre insérée au *Journal officiel* ;

Et le 16 mars, à la Chambre, M. Maurice Sibille ayant rappelé la prétention de l'État que la garan-

tie cessera de jouer le 31 décembre 1914, le ministre des Finances s'est écrié : « Ce n'est pas douteux. »

Dans ces conditions, la Compagnie d'Orléans, tout en estimant que la question était réglée par l'arrêt de 1895, mais voulant éviter une équivoque pour son crédit, demanda au ministre l'autorisation de faire figurer sur ses titres une mention indiquant que la garantie ne cesse qu'avec l'expiration de la concession, en 1956.

Sur refus du ministre, l'affaire est revenue devant le Conseil d'État.

Le Conseil d'État, par un arrêt rendu le 26 juillet 1912, a donné, comme suite à son précédent arrêt de 1895, raison aux compagnies.

C'est dans ce sens qu'avait conclu l'organe du ministère public. En effet, le commissaire du gouvernement M. Riboulet, après avoir indiqué comment la demande des compagnies devait être considérée comme une requête en interprétation de l'arrêt du 12 janvier 1895, concluait qu'il y avait, depuis cette époque, chose jugée à l'égard des compagnies, et que la garantie d'intérêts devait courir jusqu'à la fin de leurs concessions, c'est-à-dire en 1956 pour l'Orléans et en 1960 pour le Midi.

L'arrêt de la haute assemblée, qui a été lu par le rapporteur, le conseiller d'État Mayniel, n'a pas accueilli le moyen de non-recevabilité soulevé par l'Etat et tiré de ce que le litige ne pourrait être considéré comme né et actuel qu'en 1914, date qui, d'après l'Etat, serait celle de la fin de la concession.

Si, malgré toute la netteté de la décision rendue en 1895, il y a encore entre l'État et les compa-

gnies un désaccord, la raison en est que le dispositif de la décision de 1895 ne reproduit pas les motifs et qu'il est dès lors muet sur la date de la fin de la garantie. Mais si, en principe, l'autorité de la chose jugée ne s'attache qu'au dispositif, celui-ci ne doit pas être envisagé séparément des motifs quand ceux-ci seuls peuvent en déterminer le sens.

Les compagnies sont donc fondées à soutenir que leur demande, tendant à faire établir que la garantie n'expire pas en 1914 et dure jusqu'à la fin de la concession, est en réalité chose jugée.

Cela ne résulte pas seulement des motifs donnés par l'arrêt de 1895, qui se fondait sur le renouvellement complet en 1883 des stipulations antérieures entre les compagnies et l'État. Une autre raison peut être encore relevée : c'est qu'en 1883 l'Etat, inquiet de la nécessité de mener à bonne fin le programme Freycinet, avait demandé à toutes les compagnies des sacrifices qui, en revanche, étaient contre-balancés pour chacune d'elles par des avantages corrélatifs.

Toutefois, tout en constatant très nettement le bien-fondé sur ces points des prétentions des compagnies, le Conseil d'État admet que le ministre a un pouvoir discrétionnaire pour interdire, s'il le juge à propos, l'inscription sur les titres d'une mention quelconque relative à la garantie d'intérêts. Mais cet état de fait ne peut préjudicier à l'état de droit, qui est que la garantie n'expirera pour l'Orléans et le Midi, qu'en 1956 et en 1960.

Faisant allusion aux décisions qui avaient été prises en 1894 par le ministre des Travaux publics, et qui ont donné lieu à l'arrêt de 1895, le Conseil d'État s'exprime ainsi :

Considérant qu'il est notoire et qu'il est d'ailleurs expressément reconnu par l'une et l'autre partie que le ministre a pris ces décisions dans l'intention de mettre fin à une campagne de presse et de bourse également préjudiciable, aux porteurs de titres et au crédit public et qui pouvait renaître à tout instant jusqu'en 1914; qu'il a voulu aussi appeler le Conseil d'État, à qui les compagnies ne pouvaient manquer de déférer les décisions précitées comme contraires au droit qu'elles prétendaient tenir des conventions de 1883, à trancher immédiatement la question qui divisait l'État et les compagnies.

L'arrêt rappelle alors les motifs sur lesquels a été fondé le précédent arrêt de 1895, et s'exprime ensuite ainsi :

Considérant que les diverses compagnies, au moment où elles contractaient envers l'État des engagements nouveaux étaient fondées à réclamer de lui des compensations dont l'importance a été proportionnée à celle des charges nouvelles qu'elles assumaient et dont la nature a varié suivant la situation de chacune d'elles; que c'est ainsi que les compagnies d'Orléans et du Midi, dont les réseaux se trouvaient augmentés dans des proportions beaucoup plus considérables, eu égard à l'étendue qu'ils avaient alors, que ceux d'aucune autre compagnie, et qui, en même temps qu'elles s'engageaient à rembourser, dans un délai très court la dette antérieurement contractée du chef de la garantie, consentaient à abaisser le dividende réservé avant partage dans des proportions plus grandes que la plupart des autres compagnies, pouvaient légitimement réclamer d'importantes compensations et que, d'autre part, leur situation présente étant prospère et l'avenir par contre présentant pour elles, en raison de circonstances qui leur étaient particulières, un aléa plus grand que pour les autres compagnies, elles avaient dû chercher surtout à se prémunir contre ces éventualités ; que l'extension de la garantie à toute la durée de la concession se présentait ainsi comme le système le plus propre à tenir compte des divers éléments en présence.

Plus loin, en ce qui concerne la forme des titres pour expliquer comment les compagnies ne sont pas recevables à en demander la modification, l'arrêt s'exprime ainsi :

Considérant que tout ce qui concerne la forme des obligations est dans les pouvoirs du ministre des Travaux publics ; que, sans doute, il appartiendrait au Conseil d'État de prendre toute décision propre à empêcher l'adoption ou le maintien par le ministre d'un libellé inexact et que c'est ce qui a été fait en 1895...

Que le libellé actuellement en usage, adopté par les compagnies elles-mêmes au lendemain des conventions de 1883 et qui mentionne la garantie sans indication de durée n'a rien de contraire, soit auxdites conventions, soit à la chose jugée par les décisions de 1895 et ne saurait, après l'interprétation donnée par la présente décision, prêter à aucune équivoque...

Le dispositif de l'arrêt est ainsi conçu :

ARTICLE PREMIER. — Il est déclaré que par ses décisions ci-dessus visées du 12 janvier 1895, le Conseil d'État a définitivement reconnu que la garantie d'intérêts a, pour les compagnies d'Orléans et du Midi, une durée égale à celle de leurs concessions respectives ; qu'il y a donc chose jugée sur ce point.

ART. 2. — Les décisions du ministre des Travaux publics en date du 29 juillet 1911 sont annulées en ce qu'elles ont de contraire à la déclaration qui précède.

ART. 3. — Le surplus des conclusions des compagnies requérantes est rejeté.

ART. 4. — Les dépens seront supportés par l'État.

Les ministres, continuant depuis M. Barthou, en 1895, à affirmer leur mépris de la chose jugée, ont donné un exemple d'inconscience anarchiste.

V. Nous avons vu qu'en Italie [1] M. Giolitti voulait, à l'exemple de l'Allemagne, de la France, de la Grande-Bretagne, instituer des retraites pour la vieillesse. Mais où prendre des ressources? rien de plus simple. Des compagnies d'assurances font des gains. L'État les mettra à la porte et les remplacera.

Tandis que des socialistes subtils discutaient si les diverses phases de l'expropriation sociale se feraient avec ou sans indemnité, M. Giolitti a tranché la question : pas d'indemnité pour les compagnies d'assurances existantes.

Les compagnies italiennes paraissent contraintes de s'incliner devant ce *summum jus* de l'État.

Mais il en est tout autrement pour les compagnies d'assurances étrangères. Le gouvernement italien est resté sourd aux observations que lui ont fait entendre les gouvernements anglais, français et allemand. Cet excès de pouvoir, comme préliminaire de la loi, n'inspire pas une grande confiance dans son respect des droits acquis. Mais pourquoi ce respect serait-il plus grand à l'égard des individus qui se seraient assurés à l'État ? La mainmise de l'État, en France, sur la caisse des invalides de la Marine est célèbre. Mais pourquoi, dans l'évolution socialiste, les assurés de l'État seraient-ils privilégiés ? La plus grande partie des ressources du monopole sera placée en fonds d'État italiens : la banqueroute fait partie du programme socialiste.

Le gouvernement italien a refusé toute compensation en pensant que les divers gouvernements ne

1. Voir *supra*, liv. I, chap. XXIII.

lui feraient pas la guerre pour une question si minime ; que, par conséquent, il peut ne pas tenir compte de leurs observations et n'admettre aucune juridiction internationale, il complète le caractère du précédent socialiste qu'il a donné. Il montre ainsi que l'expropriation sans indemnité pourrait être non seulement nationale, mais internationale.

Cependant, d'après M. Jèze, professeur de droit financier à la Faculté de droit de Paris, si l'affaire était portée devant le tribunal de La Haye, l'Italie « pourrait invoquer, pour n'être pas tenue à indemnité, le prétexte que le monopole constitué est un monopole administratif et non financier ».

J'admire cette distinction. Qu'importe, au point de vue du tort que me fait l'État, le prétexte qu'il lui donne ? Selon la thèse de M. Jèze, l'État aurait le droit de confisquer toute chose dont il ne tirerait pas bénéfice. A ce compte, l'État saisirait mon pre pour établir un champ de tir : et il ne me devrait rien. L'article 545 du Code civil dit : « Nul ne peut être contraint de céder sa propriété si ce n'est pour cause d'utilité publique et moyennant une juste et préalable indemnité. » Les entreprises, les fonds de commerce constituent des propriétés, comme des immeubles. L'Etat n'a pas plus le droit de confisquer les uns que les autres, dans tout système qui repose sur le principe du respect de la propriété individuelle.

M. G. Jèze invoque le précédent de la prohibition de la céruse : et c'est une des lois, faites à la suite d'une agitation de concurrents, conduite par un membre de la Confédération du travail, qui atteste honteusement la lâcheté du Parlement

français : voilà tout[1]. L'interdiction du phosphore blanc pour la fabrication des allumettes est une loi qui représente un préjugé, démenti par les faits. Quant à l'interdiction et à la vente de l'absinthe, on reconnaît qu'un acte commis par un État constitue un précédent en faveur de la thèse de M. Jèze : mais le progrès humain est la condamnation des précédents de rapine et de violences commis par les gouvernements contre les individus à toutes les époques de l'histoire. Le retour à la confiscation est une régression.

M. G. Jèze a raison de considérer que la limitation des heures et des jours de travail, que l'établissement d'un minimum de salaire sont des confiscations partielles. Mais il donne là un formidable argument contre toute la législation dite sociale, qui est, en effet, une étape vers la suppression de la propriété individuelle et vers le socialisme. Seulement nos codes sont encore fondés sur le respect de la propriété individuelle ; et il reconnaît qu'elle est une des conditions du droit international.

Donc le gouvernement italien a commis un abus de pouvoir en confisquant l'industrie des asssurances sur la vie, et à l'égard des sociétés étrangères, il est tenu à réparation.

L'argument en vertu duquel le gouvernement italien ne tirerait aucun profit du monopole des assurances n'est pas exact. S'il n'avait pas eu l'espoir d'en tirer bénéfice, il ne l'aurait jamais fait.

L'article 14 de la loi établit que l'on prélèvera

1. Yves Guyot. *La céruse et la méthode expérimentale.* Brochure (Paris, F. Alcan).

sur les bénéfices nets annuels : *a*) une somme de 1 p. 100 au moins, laquelle ira à la réserve ordinaire ; *b*) la somme destinée, conformément aux statuts, à la réserve des garanties et à toute autre réserve éventuelle ; *c*) la part attribuée au personnel administratif, technique et producteur de la caisse, dans une proportion inférieure à 5 p. 100.

Le reste des bénéfices sera versé en totalité à la Caisse nationale de prévoyance en faveur des ouvriers invalides et âgés. Les bénéfices de la Caisse nationale seront exempts de l'impôt sur le revenu.

Donc la loi déclare en toutes lettres que le monopole doit faire des bénéfices ; elle dispose de leur emploi ; elle les exempte d'impôt.

Dans le *Bulletin de l'Institut international d'agriculture* rédigé en partie sous le contrôle du ministère de l'Agriculture italien, je trouve dans l'article qui fait connaître la nouvelle loi au monde : « Comme enfin le but visé par la nouvelle loi est de créer une autre somme de revenus pour l'État avec le monopole de l'assurance vie. » (Mai 1812, p. 51.)

En présence de ces textes, que devient l'argument de M. Jèze, tiré du but désintéressé du monopole de l'assurance vie ?

L'article ajoute que la loi a pour but, « spécial de verser les bénéfices retirés de ce monopole » à la caisse de prévoyance pour les retraites.

M. Jèze a donc commis une erreur de fait pour justifier une théorie juridique fondée sur un distinguo de casuiste.

VI. La loi du 29 mars 1903 donne aux municipalités italiennes le droit de racheter les concessions quelle qu'en soit la durée. M. Giolitti, promoteur de la

loi, disait : « Nous n'avons pas affaire à une question d'expropriation ni d'affermage pure et simple, mais à une question de révocation de commission en matière de droit public ; et cette différence nous autorise à être bien plus larges envers la commune qui use de son plein droit de révocation ».

Qu'est-ce que ce droit de révocation, sinon la rupture d'un contrat par l'une des parties ? et parce qu'il plaît à cette partie de rompre un contrat, il faut « être plus large envers elle ». Quelles sont les garanties des autres parties ?

L'article 21 déclare que le droit de révocation est valable après un tiers de la durée totale de la concession, en tout cas après vingt ans, mais jamais avant. Cet article ajoute que les communes doivent payer une indemnité équitable dans laquelle il faut tenir compte : 1° de la valeur industrielle de l'installation et de son matériel ; 2° des avances et subsides payés par les communes ou des primes payées par elles ; 3° du profit manqué, réduit à la valeur actuelle (au taux de l'intérêt légal) d'autant d'annuités égales à la moyenne des profits industriels des cinq dernières années, qu'il y a d'années pendant lesquelles devrait encore durer la concession, le nombre d'années ne devant jamais cependant être supérieur à vingt. Le montant de ces annuités se calcule sur la moyenne des revenus nets affirmés dans les déclarations en vue de l'impôt sur la richesse mobilière, en écartant l'année de bénéfice maximun et minimun et en déduisant l'intérêt du capital compensé aux paragraphes *a* et *b*.

Au premier congrès des régies municipales italiennes, l'avocat David Ferrari protesta dans un long rapport contre le troisième paragraphe de cet arti-

cle. Il le déclara en opposition avec le principe de la loi. Le profit vient de la concession. La concession cesse, donc le profit. Donc on doit supprimer de la loi « le critérium de l'accumulation des surprofits en raison de la durée de la concession ». Un autre avocat, M. Mario Cattaneo, s'étonna « que, pour cette seule raison qu'une des parties est un corps public, on pût porter atteinte au dogme de la propriété privée ». Il demandait donc qu'on « respectât pour les contrats exsitants toutes les règles du droit privé » et que la proposition Ferrari ne fût appliquée qu'aux contrats nouveaux.

A l'unanimité, le congrès adopta les conclusions du rapport Ferrari demandant que la loi « supprimât le critérium de l'accumulation des surprofits en raison de la durée de la concession ».

Au second congrès tenu à Rome, en juin 1911, M. Giovanni Montemartini, adjoint au maire de Rome, insista de nouveau sur la nécessité de modifier la loi de 1903.

Voici un nouvel exemple de la morale de l'État, Il est vrai qu'il s'agit ici d'une question de politique extérieure et c'est l'esprit de monopole national qui dirige.

Le gouvernement des États-Unis a toujours considéré qu'un canal entre l'océan Atlantique et l'océan Pacifique était dans les choses probables. Dès 1835, le Sénat invitait le président à ouvrir des négociations avec les gouvernements d'autres nations et en particulier avec ceux de l'Amérique Centrale et de la Nouvelle-Grenade dans le but de donner une protection efficace aux entrepreneurs d'un tel canal. Une résolution analogue fut prise en 1839 par la Chambre des représentants, à la

suite d'une pétition de marchands de New-York et de Philadelphie. En 1849 furent échangées les ratifications d'un traité entre les États-Unis et la République de la Nouvelle Grenade, puis avec les Etats-Unis de Colombie et après avec la République de Colombie, dont la disposition principale était la garantie de la neutralité du canal de Panama.

Le 19 avril 1850, M. John M. Clayton, secrétaire d'État, et Sir Henry Lytton Bulwer, ministre britannique à Washington, signèrent un traité relatif au canal qu'une compagnie américaine avait entrepris de construire en utilisant la rivière Saint-Jean du Nicaragua. Ce traité spécifia que les Etats-Unis agiraient comme mandataire (*trustee*) des autres nations, mais que toutes les nations recevraient un traitement égal pour l'usage du canal. En transmettant ce traité au Sénat, le président Polk insista sur le caractère d'égalité assuré par l'article 8 du traité.

Cet article 8 fut expressément visé dans la déclaration précédant le *Hay-Pauncefote treaty*, conclu le 18 novembre 1901, lorsque le gouvernement américain prit à son compte l'achèvement du canal de Panama. Elle confirma la déclaration du président Cleveland faite dans son message de 1885 : « Toute voie de communication construite entre les deux Océans doit l'être pour le bénéfice du monde entier, pour le profit de l'humanité. Elle doit être soustraite à tout risque de domination d'un seul pouvoir, elle ne doit jamais devenir un point d'invitation pour des hostilités ou le prix d'ambitions belliqueuses. » Nulle part, dans les divers actes diplomatiques des États-Unis, on ne peut trouver une réserve en faveur d'avantages

spéciaux pour certains navires de certaines nations. Cependant, à la Chambre des représentants et au Sénat des États-Unis, dans l'été de 1912, on a discuté diverses propositions ayant pour but d'exempter les navires américains des péages que devraient payer ceux des autres nations.

La Chambre des représentants n'hésita pas à adopter une résolution déclarant qu'aucun péage ne serait prélevé sur les navires américains faisant le cabotage. Une autre clause fut introduite dans le bill « qu'aucun péage ne serait prélevé sur les navires américains qui, engagés dans le transport des marchandises, pourraient être réquisitionnés du consentement de leurs propriétaires par le président, en cas de guerre ou de nécessité publique ».

Le sénateur Lodge, dès le mois de décembre 1911, avait trouvé un moyen plus habile; les navires américains passant par le canal payeraient les droits; donc le traité de Hay-Pauncefote serait respecté à la lettre. Seulement le gouvernement des États-Unis les leur rembourserait aux frais du public.

« Tous ces procédés pour échapper aux obligations d'un traité, dit le *Journal of Commerce* de New-York, seront considérés comme des actes de mauvaise foi. »

Pour les justifier, on a invoqué la doctrine de Monroë; mais jamais Monroë n'avait prévu qu'on pourrait lui donner une telle extension.

Depuis longtemps, les protectionnistes demandaient des subventions pour la marine des États-Unis. L'occasion était trop belle pour qu'ils la laissassent échapper. Que le gouvernement donne

des subsides à la marine des États-Unis, les autres nations ne pourront pas protester.

« Toute cette campagne pour la violation du traité Hay-Pauncefote est menée, dit le *Journal of Commerce* du 15 juillet, par un *lobbyist* (homme des couloirs) qui reçoit un traitement de 25 000 dollars (100 000 francs) par an avec un crédit illimité pour les membres du Congrès. »

Le bill adopté par la Chambre des représentants a étendu la disposition de l'*Interstate commerce act* qui interdit à toute Compagnie de chemin de fer d'avoir un intérêt dans « aucun transporteur par eau » auquel « elle fait ou peut faire concurrence ».

Le Sénat trouva avec raison qu'il n'y avait pas d'analogie et il y substitua la disposition suivante : « Aucun navire possédé ou contrôlé par un chemin de fer ou dans lequel un chemin de fer aurait quelque intérêt ne sera admis dans le canal s'il est engagé dans le cabotage des États-Unis. »

En vertu du traité Hay-Pauncefote, la Grande-Bretagne adressa une protestation au gouvernement des États-Unis. Le secrétaire d'État, M. Knox, la transmit au Sénat en disant : « D'après le document en question, le gouvernement de Sa Majesté britannique est d'avis que le fait d'exempter la marine de commerce américaine du payement des droits constituerait une infraction au traité, et que si les droits n'étaient perçus que pour être restitués ensuite, le principe serait le même que si ces droits étaient complètement supprimés. »

L'opinion est également exprimée dans ce document que percevoir des droits pour les restituer ensuite, bien que n'étant pas contraire à la lettre du traité, serait cependant en opposition avec son esprit. On admet qu'il n'y a rien

dans le traité Hay-Pauncefote qui empêche les États-Unis de subventionner leur marine de commerce, mais on prétend qu'une grande différence existe entre une subvention générale de toute la marine de commerce ou celle d'une partie seulement faisant un service déterminé, et une subvention proportionnelle calculée d'après la fréquence des passages dans le canal des navires subventionnés.

Une telle subvention ne pourrait, dans l'opinion du gouvernement de Sa Majesté britannique, être conforme aux obligations du traité.

En ce qui concerne la proposition tendant à exempter les navires faisant le cabotage, il est dit dans le document qu'aucune objection ne serait faite si la navigation était organisée de façon que seuls les navires se livrant vraiment au cabotage réservé au cabotage des navires américains bénéficient de cette exemption. Il paraît cependant que le gouvernement de Sa Majesté considère comme impossible l'établissement de règlements tendant à empêcher d'exempter les navires américains de préférence à tous autres. En conséquence, cette exemption serait une infraction au traité.

Mais le secrétaire d'État n'indiquait pas son opinion. Il laissait le Sénat, c'est-à-dire un corps irresponsable, juge du respect ou de la violation d'un traité.

Le Sénat américain s'est prononcé, à une grande majorité, le 8 août, en faveur de la clause exemptant de tout péage les navires des Etats-Unis faisant le cabotage.

La majorité qui a voté la violation du traité Hay-Pauncefote déclara qu'elle refuserait de soumettre à l'arbitrage la question de sa violation. Ses membres disaient que « cette question n'est pas diplomatique », sous prétexte que l'exemption ne concerne que des navires américains engagés dans le cabotage ; qu'il s'agit donc d'une question intérieure qui ne concerne aucun pouvoir étranger et que, par

conséquent, elle n'est pas du ressort du tribunal de La Haye. Il est facile de comprendre pourquoi la majorité des sénateurs le récusaient; les États-Unis se seraient trouvés seuls d'un côté et auraient trouvé le reste du monde de l'autre.

Cette situation a été exposée en termes très nets par les sénateurs Root (de New-York), Bruton (Ohio) et Mac Comber (Dakota septentrional) qui ont, sous toutes les formes, fait ressortir cette antithèse: Après avoir accepté les avantages du traité Hay-Pauncefote, on se soustrait aux charges.

Mais les sénateurs Cummins, Works et Chamberlain ont répondu sans faire le moindre effort d'hypocrisie pour atténuer leur thèse: Le traité Hay-Pauncefote ne nous a servi à rien et, comme il nous gêne, il faut le déchirer.

L'*Evening Post* de New-York avait raison de dire que « le vote du Sénat porte un plus grave préjudice aux États-Unis que celui qui serait résulté d'une défaite navale dans les eaux de Colon ». Il est vrai que ce n'est qu'une défaite morale; et les machiavels inconscients ne comprennent jamais le tort qu'une défaite de cette nature peut porter à leur pays, parce qu'en général les conséquences ne s'en font sentir que longtemps après.

C'était le cas pour M. Taft de se montrer un grand homme d'État; mais les dépêches annoncèrent immédiatement que, si le Sénat et la Chambre des représentants se mettaient d'accord, il ratifierait le traité, en reconnaissant aux États étrangers le droit d'en appeler à la Cour suprême des États-Unis.

J'ai le plus grand respect pour la Cour su-

prême[1], mais la Cour suprême est composée de neuf juges américains, siégeant en Amérique ; et, forcément, dans le cas actuel, il s'y attache un cas de suspicion légitime ; ils font partie d'une des parties ; ils ne sont pas des tiers désintéressés.

Il est vrai, et c'est la faiblesse du tribunal de La Haye, à propos de cette question, qu'il n'y a pas de tiers désintéressés ; car toutes les nations ont un intérêt opposé à celui des Etats-Unis.

Au point de vue intérieur, les corps politiques des divers États n'ont pas toujours plus de scrupules.

VII. Dans une protestation, M. Frank Bergen, *general counsel for the Public service Corporation* de New Jersey, adressée à un comité du Sénat de l'État, accuse des partisans de la municipalisation des tramways à New-York « de s'être réjouis de leur déconfiture », provoquée par des lois faites pour obtenir ce résultat.

Des entreprises privées ayant développé de 1870 à 1906 dans une proportion énorme la propriété de l'État de New-Jersey, des membres du Sénat trouvèrent que le moment était venu de les confisquer. Dans ce but, le sénateur Hunderton proposa une section 64 au *Crimes act*, rédigée de telle sorte « que l'innocence ne constitue plus une défense contre une accusation criminelle[2] ».

Justin Brewer de la Cour suprême des États-Unis, disait :

1. V. *Les principes de 89 et le socialisme. — La démocratie individualiste.*

2. *The Annals of the American Academy of Political and social science*, May-1908. *Restriction legislative in New-York*, p. 134.

Le pouvoir de police est devenu la retraite de chaque grave attentat contre la propriété privée. Toute charge injustifiable au point de vue du domaine éminent ou au point de vue fiscal s'abrite sous le prétexte du pouvoir de police, mais le pouvoir de police ne peut échapper aux garanties constitutionnelles de la propriété privée.

L'hygiène, la salubrité, « la conservation de la race », ne sont que de nouvelles formules du *salus populi* qui a servi à justifier toutes les tyrannies.

VIII. Le « patron modèle » donne de bien mauvais exemples. Ceux qui parlent en son nom peuvent prêcher les économies aux individus; mais ils ne peuvent le donner comme modèle, car il gaspille et s'endette.

Ceux qui parlent en son nom peuvent prêcher la morale aux individus; mais ils ne peuvent le donner comme modèle, car il se montre presque toujours « malhonnête homme », non seulement dans les affaires extérieures, mais encore dans les affaires intérieures.

CHAPITRE V

# LA CORRUPTION.

La multiplication des occasions de corruption. — Les chemins de fer allemands. — M. Seddon en Nouvelle-Zélande. — M. Taussig. — Dangers des entreprises publiques dans une démocratie. — Les meneurs. — Valeur de leur rôle. — Le moyen de parvenir.

Plus l'État et les municipalités augmentent leurs attributions et s'ingèrent dans la vie économique du groupe, plus les occasions de corruption augmentent.

M. de Miquel, ministre des Finances de Prusse, qui fut forcé de donner sa démission après l'échec sur les projets de canaux de l'Empereur, disait quelque temps après :

Si les chemins de fer des États séparés devenaient la propriété de l'Empire, le Reichstag réclamerait le droit d'établir et de reviser les tarifs de chemins de fer. Le jour où il l'obtiendrait serait le commencement d'une grande corruption des élections allemandes. Déjà le caractère d'un grand nombre des électeurs est tel qu'ils envoient au Reichstag beaucoup de représentants qui ne se demandent pas comment une mesure donnée servirait l'intérêt général de la nation, mais comment elle servirait leurs électeurs locaux. La concession au Reichstag de fixer les tarifs de chemins de fer serait désastreuse pour la politi-

que aussi bien que pour le développement économique de l'Allemagne [1].

Dans leur livre sur la *Nouvelle-Zélande*, M. Le Rossignol et W. D. Stewart disent :

« M. Seddon apprit aux habitants de la Nouvelle-Zélande que s'ils voulaient « recevoir leur part de pain et de poissons », ils devaient être gouvernementaux » : et grâce à cette pratique, il resta longtemps à la tête des affaires.

A propos de l'administration par l'État ou les communes de certains services, M. Taussig [2] fait observer qu'il s'agit d'un nombre d'industries limitées, chemins de fer, téléphones et télégraphes, adduction de l'eau, du gaz, de l'électricité. Tout d'abord aux États-Unis, des entreprises rivales avaient assuré ces services.

Peu à peu, en vertu de la loi d'augmentation des rendements, elles se sont unifiées.

Ici reparaît toujours le mobile des actions humaines. Les perfectionnements dans l'industrie sont dus aux inventeurs, aux administrateurs, mais aussi aux capitalistes qui risquent leurs capitaux. Ce ne sont point les gouvernements qui ont transformé le monde moderne par les chemins de fer, la navigation à vapeur, l'emploi industriel de la vapeur : ce sont des individus. Des municipalités britanniques ont employé la traction électrique des tramways : mais elle avait d'abord été appliquée aux États-Unis par des entreprises privées.

1. V. les discussions relatives aux chemins de fer en Prusse dans la série des volumes : *le Marché financier*, par A. Raffalovich.

2. *Principles of Economics*.

La force motrice, résultant de l'eau, ne peut être pleinement utilisée que par des entreprises privées. Mais M. Taussig demande que des entreprises ne puissent les utiliser que pour un temps limité, soit de trente, soit de cinquante ans.

M. Taussig parle ensuite des qualités qu'exige l'administration des entreprises dans une démocratie : et il est plein d'inquiétude pour leur pouvoir corrupteur.

On dit que la corruption dans les affaires nationales et municipales provient de la propriété privée de grandes entreprises monopolisées et que leur nationalisation en est le remède. On prend l'occasion pour la cause. L'occasion, ce sont les gains que ces entreprises peuvent réaliser : la cause, c'est la démoralisation politique. Peu importe que l'initiative dans la corruption vienne des directeurs de ces entreprises ou des hommes publics. Dans l'un ou l'autre cas, c'est l'existence de législateurs et d'administrateurs à vendre qui portent des personnes sans scrupule et sans caractère à l'administration des affaires publiques. Les hommes honorables s'en écartent. Le nœud de la difficulté, c'est qu'une mauvaise situation politique provoque la corruption qui fait une mauvaise situation politique.

Le véritable moyen de supprimer la corruption, c'est de supprimer les occasions de corruption.

Or, plus les entreprises d'État et de municipalité augmentent en nombre et en importance, et plus ces occasions se multiplient.

Les entreprises d'État sont un élément tentateur terrible pour les meneurs du personnel. Ils savent que la peur a une valeur : et ils deviennent exploiteurs de la peur de leurs chefs, des députés, des ministres.

Si tous ne réussissent pas, il est de trop qu'on

puisse citer quelques-uns d'entre eux qui y ont trouvé des avantages avoués. D'autres y ont trouvé des avantages cachés.

Les ouvriers des arsenaux de la mairie contemplent avec admiration M. Goude, et plus d'un jeune commis de l'administration se dit :

— Voilà le moyen de parvenir ? Imitons-le.

CHAPITRE VI

# LA NATIONALISATION DES SERVICES ET LE NIVELLEMENT DES FORTUNES

Nouvelle-Zélande. — Australie. — Grandes fortunes.

Dans une lecture faite le 15 décembre 1910 devant la *Fabian Society*, M. G. Bernard Shaw donna la définition suivante du socialisme :

« Un état de société dans lequel le revenu du pays serait divisé également parmi les habitants sans égard pour leur caractère, leur industrie et sans autre considération que celle qu'ils sont des êtres humains. »

Les partisans de la *nationalisation* prétendent qu'elle est une étape vers cet heureux état de choses.

Ils affirment volontiers que la Nouvelle-Zélande ne contient ni pauvres ni millionnaires. Or, parmi les morts relativement récentes, Jacob Joseph a laissé une fortune de 300 000 livres sterling; celle de l'archidiacre Williams s'élevait à 400 000 livres sterling; celle de l'Hon. W. W. Johnson à environ 500 000 livres sterling. D'après un calcul fait d'après la comparaison des successions, MM. Le Rossignol et W. D. Stewart estiment qu'une famille et demie p. 100, chaque famille étant évaluée à cinq

personnes, possède 33 p. 100 de la richesse totale de la Nouvelle-Zélande ; et, en dépit de l'impôt progressif sur les terres, de la division des grandes propriétés, cette inégalité n'a cessé de s'aggraver[1].

En Australie, la richesse est très inégalement répartie. Dans la Nouvelle-Galles du Sud, 1 000 personnes, représentant 0,40 p. 100 de la population, possédaient 130 000 000 livres sterling, soit chacun 130000 livres sterling (3 250000 francs) et le total de leur fortune totale s'élevait à 35 p. 100 de la richesse privée totale de l'État. En 1904-1905, la moitié de la propriété privée appartenait à 3000 personnes tout au plus[2].

Des habiles font de grandes fortunes dans ces pays, comme d'autres habiles en ont fait en Turquie et en Russie.

1. *State Socialism in New Zealand*, *op. cit.*, p. 299.
2. *The official year book of the New South Wales*, 1904-1905, p. 543.

## CHAPITRE VII

# ACTION DISSOLVANTE DE LA RÉGIE DIRECTE

I. *Les individus travaillent et économisent : les groupes administratifs et politiques gaspillent et s'endettent. — La régie directe est le monde à l'envers.* — Changer la nature humaine.

II. Contradictions de la gestion directe. — Contribuables et clients. — En Suisse, droits de douanes, prestation et élévation de traitements. — Effet dépressif. — La *gestion directe est un facteur de chômage.*

III. M. Claud Mullins et la gestion directe municipale. — Les élus de la veille candidats de demain. — Ils deviennent les serviteurs des employés qu'ils doivent diriger. — *Ce qui leur importe, ce n'est pas le service, mais l'effet d'une gestion de dilettante.*

IV. Conceptions monarchiques des socialisants. — L'État républicain doit être un bon roi. — Illusion de M. Fournière. — Nécessité de la subordination de l'individu d'après M. Philippe Snowden.

V. Le budget est un frein au socialisme. — Mais les socialistes considèrent l'impôt comme un instrument de confiscation. — M. Sidney Wobb : les logements ouvriers et la nationalisation du sol. — Enfin nous avons fait banqueroute !

VI. La crise du parlementarisme. — *Nécessité de concentrer l'action de l'État sur son attribution fondamentale : la sécurité à l'intérieur et à l'extérieur.*

*L'ingérence de l'État dans l'activité économique de la nation est la dissolution de l'État.*

VII. Résistances. — Constatations du Conseil fédéral suisse. — M. Brouilhet et l'opinion publique en France.

VIII. *Conclusions.*

I. Les individus travaillent, produisent et économisent: les groupes administratifs et politiques, communes et États, gaspillent et endettent les contribuables. — Voilà le fait.

Des gens malins retournent la question et disent:

—Désormais les communes et les États produiront et économiseront, et les individus qui travaillaient, se reposeront; qui produisaient, consommeront; qui économisaient, n'auront plus besoin de prendre cette peine.

C'est le monde à l'envers.

Aux objections que provoque cette conception, ceux qui la propagent, répondent:

— La société socialiste changera la nature humaine.

Si on leur parle des expériences faites, ils répliquent :

— Elles ont eu lieu dans la société capitaliste, et, par conséquent, elles ne comptent pas.

En général, ceux qui réclament avec le plus de passion la nationalisation et la municipalisation des services traitent avec le dernier mépris les fonctionnaires qui les dirigent et les gouvernants, quoi qu'ils fassent. Mais s'ils étaient à leur place, tout serait parfait.

II. Cependant, ils ne sauraient triompher de certaines difficultés.

Quand un groupe politique exploite, s'il agit au profit de l'entreprise, c'est aux dépens de ses clients, ou bien s'il agit au profit des clients, c'est aux dépens des contribuables.

Dans ce cas, il favorise une minorité au détriment de la majorité des contribuables.

Toute exploitation de l'État aboutit à des contradictions, telles que celle que signalait M. Favarger[1] à propos des chemins de fer suisses :

> Par l'effet de ses tarifs de douane, le Conseil fédéral rend la vie chère et, pour permettre à ses fonctionnaires de supporter le renchérissement, il élève leurs traitements.

J'ai signalé l'effet dépressif qu'avait toute menace d'entreprise d'État ou municipale. L'industrie privée résiste difficilement à des concurrents qui n'ont pas seulement recours à la concurrence politique, mais qui se servent aussi du bras séculier.

Nul n'est disposé à engager des capitaux dans une entreprise dont il peut être dépossédé par la concurrence de l'État ou de la municipalité, ou dont il peut être expulsé.

Par conséquent, toutes les menaces de socialisation ou de municipalisation sont des motifs d'inertie pour les entreprises et d'exode des capitaux. Ce sont des facteurs de chômage.

III. M. Claud W. Mullins, dans ses articles sur *l'activité municipale à Londres*[2] montre les éléments perturbateurs de l'exploitation industrielle par une municipalité.

Toutes les questions deviennent des questions électorales « et ce danger s'accroît quand on songe au personnel considérable d'entreprises telles qu'un service de tramways ou une distribution d'eau. Les conseillers municipaux sont à la fois employeurs et

1. *Journal des Économistes*, décembre 1910.
2. *Revue économique internationale. Loc. cit.*

candidats des mêmes personnes; là gît un sérieux danger.

« Un président ou membre de comité municipal n'est intéressé dans le succès de l'entreprise que comme un simple citoyen et comme représentant de ses électeurs. »

On le juge non sur les services rendus, mais sur l'effet produit par une « gestion de dilettante ».

Tout élu de la veille est le candidat de demain; et si son élection dépend des employés d'un service d'État ou de municipalité, il sera leur serviteur et ne reculera devant aucune surenchère.

IV. Les socialisants se croient républicains en France comme en Nouvelle-Zélande; en réalité, ce sont des monarchistes, qui, étant à la phase familiale de la civilisation[1], se considèrent comme incapables d'avoir soin d'eux-mêmes et transforment l'État républicain en bon roi qui doit faire leur bonheur, leur fournir du pain selon la conception des mégères qui allèrent chercher Louis XVI à Versailles, et leur donner toutes les choses dont ils auront besoin, leurs besoins n'ayant d'autres limites que leurs désirs.

Les théoriciens du socialisme, comme M. Eugène Fournière[1], ont prétendu, en dépit de l'évidence, qu'ils défendaient les droits de l'individu[2].

M. Philip Snowden, M. P. du *Labour party*, est autrement logique quand il dit[3] :

Le but du socialisme n'est pas de rendre l'individu capable de vivre avec ses ressources personnelles, c'est la

1. V. Yves Guyot. *Les Principes de 89 et le socialisme. La Démocratie individualiste.*

2. *L'individu, l'association et l'Etat* (Paris, F. Alcan).

3. Sur l'*Insurance bill. Labour leader*, 14 juillet 1911.

théorie de l'individualisme radical. Son but est de créer, chez l'individu de plus en plus le sens de sa dépendance à l'égard de l'État et en même temps de lui inculquer la conviction qu'il est une part de l'État et qu'il a un devoir et une responsabilité envers l'État et que, seulement autant qu'il l'accomplit, il peut bénéficier des bienfaits d'une pleine vie personnelle et sociale.

V. Le budget est un frein au socialisme, à la condition que s'il nécessite des impôts, ceux qui poussent aux dépenses en sentent la répercussion de manière à avoir un vague sentiment de cette vérité : Rien n'est gratuit, tout se paye.

Autrement, si ce sont les autres qui en supportent la charge, ils s'en réjouissent. Les socialistes, loin de prêcher l'économie dans les dépenses, font l'apologie de la prodigalité. Ils considèrent que la confiscation fiscale est un instrument de la Révolution sociale.

M. Sidney Webb dit : « Le logement des pauvres fera absorber par l'impôt une part continuellement croissante des revenus du pays ; et cette augmentation des impôts locaux est une forme inconsciente de la nationalisation graduelle du sol[1]. »

On sera près du « grand soir », de « la catastrophe sociale », le jour où, refusant de payer les rentes dues aux créanciers de l'État et des villes, les socialistes pourront s'écrier : « Enfin, nous avons fait banqueroute. »

VI. On parle de la crise du parlementarisme, de l'incapacité et de l'impuissance des députés.

Oui, ils sont coupables de vouloir faire ce qu'ils

1. *Socialism in England*, p. 109.

savent parfaitement qu'aucun d'entre eux ne peut faire, quelles que soient sa compétence et sa capacité de travail. Le gouvernement parlementaire n'est possible qu'à la condition d'être dégagé de toutes les questions secondaires.

Or, pour un État, toutes les questions qui ne concernent pas *la sécurité à l'intérieur et la sécurité à l'extérieur* sont des questions subordonnées et plus ou moins négligeables.

*Le gouvernement parlementaire sera d'autant plus fort que son rôle sera réduit à l'attribution fondamentale de l'État.*

Les hommes d'État qui suivent une politique opposée font une politique d'anarchie : ils livrent les institutions et la politique générale du pays aux volontés de ceux qui n'y voient que leur intérêt propre, ils se font les protégés des employés qu'ils doivent diriger. Ils rapetissent toutes les questions aux convenances des meneurs des associations de leurs employés.

Comme ils ont voulu se charger des intérêts auxquels appartient aux particuliers de pourvoir, ils sacrifient l'intérêt commun et indivis de la sécurité, dont ils ont la charge, à ceux qui se considèrent comme les propriétaires des services qu'ils sont payés pour assurer.

*L'ingérence de l'Etat dans l'activité économique de la nation est la dissolution de l'Etat.*

VII. Le message du Conseil fédéral suisse[1] proposant aux chambres la création d'un tribunal administratif contient le passage suivant :

1. *Gazette de Lausanne*, 1er février 1912.

A mesure que l'État moderne étend le cercle de ses attributions, que ses organismes pénètrent dans des domaines réservés jusqu'ici à l'iniative privée, le nombre de ses employés s'accroît dans de vastes proportions et le citoyen, menacé dans ses droits individuels par une autocratie de fonctionnaires, sent les dangers d'un empiétement de l'État tout-puissant et éprouve le besoin instinctif d'une protection efficace contre cette force ennemie.

M. Brouilhet, socialiste réformiste, très partisan de l'intervention de l'État, dit :

« L'opinion publique s'est montrée, de nos jours, assez favorable à l'État, mais dès que celui-ci, voulant lui donner satisfaction, a commencé à agir, un revirement s'est produit, et vraiment l'opinion a manqué d'indulgence ».

M. Brouilhet en conclut pour la France : « D'ici que l'État absorbe un nouveau dixième de l'activité générale du pays, il s'écoulera certainement beaucoup de temps. »

VIII. L'expérience du rachat de l'Ouest a donné une leçon qui a montré la valeur des théories de l'école libérale.

Toutes les expériences d'exploitation par l'État ou par les municipalités conduisent aux conclusions suivantes :

1° Les monopoles d'État ou de municipalités tuent tout esprit d'initiative en supprimant toute concurrence. Ils aboutissent fatalement au misonéisme;

2° Toute exploitation par l'État ou les municipalités provoque la déviation des besoins principaux de la communauté vers des besoins spéciaux, aboutit à des faveurs et à des spoliations, et donne de redoutables occasions de corruption;

3° L'exploitation par l'État et par les municipalités est plus onéreuse que celle des entreprises privées. C'est une règle que ne sauraient infirmer quelques exceptions apparentes ;

4° Le personnel, payé pour accomplir des services publics, arrive à les considérer comme sa propriété, et, plus il est nombreux, plus il entend changer son rôle de subordonné en celui de maître ; de dirigé, il devient directeur ;

5° Forcément, cette intervention des pouvoirs publics a des conséquences sur la répartition des richesses, tantôt au détriment des contribuables pour quelques privilégiés, tantôt aux dépens des clients pour l'ensemble des contribuables ;

6° Dans toute entreprise publique, les risques de pertes sont à la charge des contribuables, et pour réaliser leurs conceptions immédiates, s'ils en attendent une augmentation d'influence personnelle, les hommes d'État ou les chefs des municipalités, engagent les finances pour un temps plus ou moins long, et mettent à la charge des contribuables de l'avenir des dépenses auxquelles ils devront pourvoir sans y avoir consenti ;

7° Toute exploitation industrielle faite par l'État ou les communes est un instrument de concurrence politique contre la concurrence économique.

Donc aux propagandistes de la régie directe, nous devons opposer avec fermeté les conclusions suivantes :

1° *Ni l'État ni les municipalités ne doivent rien faire de ce que peut faire un particulier ;*

2° *Pour les services ayant un intérêt commun, chemins de fer, eau, gaz, électricité, tramways*, etc, ils doivent *toujours interposer une personne phy-*

*sique ou morale qui soit responsable devant le public et devant eux et qui soit garantie par des contrats contre les oscillations de l'opinion et les exigences de tel ou tel groupe, soit de leur personnel, soit de leurs clients;*

3° *Aux entreprises privées, l'action; à l'État et aux municipalités, le contrôle.*

# TABLE DES MATIÈRES

PRÉFACE . . . . . IV

## LIVRE PREMIER

### Exploitations industrielles privées et publiques

CHAPITRE PREMIER. — Les deux formules . . . . . 1
CHAPITRE II. — Les trois moyens d'action. . . . . 2
CHAPITRE III. — Les motifs déterminants des entreprises privées et des entreprises publiques . . . . 6
CHAPITRE IV. — Les exploitations industrielles des États et des municipalités . . . . . 16

## LIVRE DEUXIÈME

### Résultats financiers des gestions d'État et de municipalités

CHAPITRE PREMIER. — La comptabilité des exploitations industrielles d'État et de municipalités . . . 35
CHAPITRE II. — Les chemins de fer de l'État belge. . 46
CHAPITRE III. — Les chemins de fer prussiens. . . . 55
CHAPITRE IV. — Les chemins de fer d'État de l'Autriche et de la Hongrie . . . . . 71
CHAPITRE V. — Les chemins de fer italiens . . . . . 76
CHAPITRE VI. — Les chemins de fer fédéraux suisses. 87
CHAPITRE VII. — Les chemins de fer de la Nouvelle-Zélande . . . . . 91
CHAPITRE VIII. — Les chemins de fer de l'État en France. . . . . 131
CHAPITRE IX. — Les exploitations par l'État et par les Compagnies . . . . . 112

CHAPITRE X. — Les cités saintes de la gestion municipale. . . . . 119
CHAPITRE XI. — Les exploitations de gaz et d'électricité dans le Royaume-Uni. . . . . 121
CHAPITRE XII. — Les tramways dans la Grande-Bretagne. . . . . 131
CHAPITRE XIII. — Les habitations ouvrières et la régie directe dans la Grande-Bretagne. . . . . 146
CHAPITRE XIV. — Charges, dettes et crédit . . . . . 155
CHAPITRE XV. — La régie directe alimentaire. . . . 163
CHAPITRE XVI. — Victimes de la régie directe. . . . 170
CHAPITRE XVII. — Les habitations ouvrières . . . . 173
CHAPITRE XVIII. — Gains factices. . . . . 184
CHAPITRE XIX. — Monopoles fiscaux. . . . . 187
CHAPITRE XX. — Le monopole de l'alcool en Suisse et en Russie. . . . . 197
CHAPITRE XXI. — Désordres financiers . . . . . 207
CHAPITRE XXII. — Le prix des rachats . . . . . 231
CHAPITRE XXIII. — *Les illusions de gain et le monopole des assurances sur la vie en Italie.* . . . . . 233
CHAPITRE XXIV. — Les mines fiscales de la Sarre . . 242
CHAPITRE XXV. — Entreprises publiques et entreprises privées . . . . . 245

## LIVRE TROISIÈME

## Résultats administratifs

CHAPITRE PREMIER. — Les résultats administratifs . . 259
CHAPITRE II. — La sécurité des voyageurs sur les réseaux de l'État et les réseaux particuliers. . . . . 260
CHAPITRE III. — Désordres, lenteurs et erreurs. . . 268
CHAPITRE IV. — L'administration des poudres. . . . 279
CHAPITRE V. — Misonéisme administratif. . . . . 292
CHAPITRE VI. — Le personnel. . . . . 299
CHAPITRE VII. — Le client . . . . . 342
CHAPITRE VIII. — Programmes d'organisation et de contrôle. . . . . 362

## LIVRE QUATRIÈME

### Conséquences politiques et sociales

CHAPITRE PREMIER. — Les programmes socialistes et les faits . . . . . 375
CHAPITRE II. — Un « bluff » . . . . . 386
CHAPITRE III. — Résultats de l'expérience . . . . . 390
CHAPITRE IV. — L'État malhonnête homme . . . . 393
CHAPITRE V. — La corruption . . . . . 416
CHAPITRE VI. — La nationalisation des services et le nivellement des fortunes . . . . . 420
CHAPITRE VII. — Action dissolvante de la régie directe . . . . . 422

# TABLE ALPHABÉTIQUE


Assurances d'État et municipales, 233.
Bureaux de placement municipaux, 361.
Chemins de fer d'État, 46.
— belges, 46.
— — résultats négatifs, 53.
— prussiens, tarifs, transports, bénéfices, 56 et suiv.
— autriche-Hongrie, 70.
— — personnel, 75.
— italiens, 76.
— — personnel, 80, 83-84.
— fédéraux suisses, 87.
— — économies, 90.
— Nouvelle-Zélande, profits et charges 93.
— en France, 100.
— — personnel, 102, 323 et suiv.
— — charges, 105.
— exploitations par l'État et les compagnies, 112.
— — longueurs exploitées, 113.
— Accidents (proportion des), 260 et suiv.
Client (mépris du).
— le tabac, 187, 189, 346.
— l'Imprimerie nationale, 343.
— l'industrie du monopole, 190, 342 et suiv.
— allumettes, 187, 344.
— postes et téléphones, 348.
Confiscation (droit à la confiscation), 403.
Congrès (le) des régies municipales italiennes, 406.
Contrôle des monopoles, 193.
— Imprimerie nationale, marine, postes et télégraphes, etc., 207, 221.
— gaz, 257.
Corruption (la), 416 et suiv.
Crédit municipal dans la Grande-Bretagne, 160 et suiv.
Électricité (Royaume-Uni), 121.
— (Allemagne), 248.
État (l') malhonnête homme, 392.
— les chemins de fer et les assurances, 395.
— mépris de la propriété privée, 403.
— Panama, 408.
— action démoralisante de la régie directe, 422.
Exploitations privées et publiques, 1 et suiv., 386.
— les motifs déterminants, 6 et suiv., 15.

Exploitations privées et publiques; prix de revient (V. Chemins de fer), 245 et suiv.
— arsenaux de l'État, 215 et suiv.
— assurances, 233.
— mines fiscales de la Sarre, 243.
— installations électriques en Allemagne, 248.
— désordres, lenteurs et erreurs, 268.
— poudres, 279.
— industrielles de l'État et des municipalités, 16 et suiv.
— faible importance relative, 23, 33.
— prétentions du personnel, 333.
— résultats de l'expérience, 391.
— Action démoralisante, 422.
— Conclusions, 428.
Finances des gestions par l'État et les municipalités.
— comptabilité des exploitations industrielles d'État et de municipalités, 35 et suiv.
— incompatibilité, 45.
— V. Chemins de fer, 46, 118.
— charges, dettes et crédit des municipalités dans la Grande-Bretagne, 123, 140, 142, 155.
— gains factices, 184.
— monopoles fiscaux en France, 187.
— en Suisse, 193.
— — en Russie, 203.
— désordres financiers, 217, 226, 228.
— prix de revient dans les arsenaux de la marine et de l'industrie privée, 215 et suiv., 246, 308.
— postes, télégraphes et téléphones, 221.
— prix des rachats, 231.
— les illusions de gain et les assurances en Italie, 233.
— mines fiscales de la Sarre, 243.
— prix de revient comparés, 245.
Gaz (le) dans le Royaume-Uni, 120, 257.
Gestion municipale — dans la Grande-Bretagne, 119 et suiv.
— gaz, 120, 257.
— électricité, 125.
— tramways, 130.
— situation, 142.
— Habitations ouvrières, 146.
— — en Europe, 172.
— charges, dettes et profits, Grande-Bretagne, 155.
— alimentation, 163.
— Elbeuf et Milwaukee, 170.
*London County Council*, ses exploitations, 23.
Mines fiscales de la Sarre, 242.
Misonéisme administratif, 292.
Monopoles et cartels, 359.
— impôts hypocrites, 12.
— de l'alcool en Suisse, 13, 197.

— — en Russie, 13, 203.
— fiscaux du tabac et des allumettes en France, 187, 344.
— des assurances, 233.
Nationalisation du sol en Nouvelle-Zélande, 29.
Obstacles à l'exploitation par l'État et les municipalités, 363 et suiv.
Panama (mépris des traités à propos du canal de), 408.
Patron modèle (les règles de l'État), 341.
Personnel dans les exploitations d'État et de municipalités, 299.
— V. Chemins de fer, 309.
— chemin de fer de l'État en France, 102, 323.
— résistance, au progrès, 297.
— (charges) du, 300.
— l'assimilation, 303, 312.
— marine, 308, 327.
— retraites, 310.
— dans la Grande-Bretagne, 315.
— inefficacité du travail, 317.
— les instituteurs, 328.
— Imprimerie nationale, 332, 334.
— propriétaire du service, 333.
— action politique, 337.
Politique et exploitations d'État et de municipalités, 82, 362 et suiv.
— corruption, 416.
Politique et personnel, 337 et suiv.
Poudres (les), 279 et suiv.
Protectionnisme (et employés de l'État), 424.
Rachats (politique de), 10 et suiv.
— (prix des), 241.
Régie directe, programme, VI.
— bluff de la, 386.
— résultats de l'expérience, 390.
— action démoralisante, 422.
— conclusions, 428.
Répartition des richesses et nationalisation, 42 ).
Résultats administratifs, 260.
Socialisme contre individu, 425.
— Socialistes (programmes en regard des faits), 375 et suiv.
Télégraphes et téléphones, 221, 268, 294, 349.
— dans la Grande-Bretagne, 357.
Tramways, Grande-Bretagne, 131.
— États-Unis, 135.
— *London County Council*, 137.
— situation, 142.

*Extrait du Catalogue.*

[illegible] (E.). Les actions de travail dans les sociétés anonymes à participa[illegible]ière. Avant-propos de M. BRIAND. 1 vol. in-16. . . . . 2 fr. 50
[illegible] (D.), prof. à l'École des Hautes Études commerciales. Le chômage et son [illegible]ède. Préface de P. LEROY-BEAULIEU, de l'Institut. 1 vol. in-16. . 3 fr. 50
BLOCH (R.), avocat à la Cour de Paris, et CHAUMEL (H.), juge au Tribunal civil de la Seine. Traité théorique et pratique des conseils de prud'hommes. In-8. 12 fr.
BOURDEAU (J.), correspondant de l'Institut. Entre deux servitudes : *Démocratie. Socialisme. Syndicalisme. Impérialisme.* 1 vol. in-16. . . . . 3 fr. 50
— Socialistes et sociologues. 2e éd. 1 vol. in-16. . . . . 2 fr. 50
CHALLAYE. Syndicalisme révolutionnaire et syndicalisme réformiste. 1 v. in-16. 2 fr. 50
CHASTIN (J.), professeur au lycée Voltaire. Les trusts et les syndicats de producteurs. 1 vol. in-8, cart. à l'angl. (*Ouvrage récompensé par l'Institut.*) 6 fr.
La concentration des entreprises industrielles et commerciales, par Arthur FONTAINE, Lucien MARCH, P. DE ROUSIERS, F. SAMAZEUILH, A. SAYOUS, G. VERLAT, P. WEISS. 1 vol. in-16. . . . . 3 fr. 50
Le droit de grève, par MM. Ch. GIDE, H. BERTHÉLEMY, P. BUREAU, A. KEUFER, C. PERREAU, Ch. PICQUENARD, A. E. SAYOUS, F. FAGNOT, E. VANDERVELDE. 1 vol. in-8, cart. à l'angl. . . . . 6 fr.
FOURNIÈRE (Eug.). L'individu, l'association et l'Etat. 1 vol. in-8. . . . . 6 fr.
GUYOT (Yves). Les chemins de fer et la grève. 1 vol. in-16. . . . . 3 fr. 50
— Sophismes socialistes et faits économiques. 1 vol. in-16. . . . . 3 fr. 50
LEROY-BEAULIEU (P.), de l'Institut. Le collectivisme. *Examen critique du nouveau socialisme. L'évolution du socialisme depuis 1895. Le syndicalisme.* 5e édition, revue et considérablement augmentée. 1 vol. in-8 . . . . . 9 fr.
LICHTENBERGER (A.). Le socialisme utopique. *Etude de quelques précurseurs du socialisme.* 1 vol. in-16. . . . . 3 fr. 50
— Le socialisme et la Révolution française. 1 vol. . . . . 5 fr.
LIESSE (A.), de l'Institut, professeur au Conservatoire des Arts et Métiers. Le travail, *aux points de vue scientifique, industriel et social.* 1 vol. in-8. [illegible] fr. 50
MARTIN SAINT-LÉON (E.). Histoire des corporations de métiers jusqu'en 1791. 2e édit., revue et augmentée. 1 fort vol. in-8 (*Cour. par l'Acad. française*). 10 fr.
MERLIN (R.), bibliothécaire archiviste du Musée social. Le contrat de travail. *Les salaires, la participation aux bénéfices.* 1 vol. in-18 . . . . . 2 fr. 50
MILHAUD (E.). La démocratie socialiste allemande. 1 vol. in-8. . . . . 10 fr.
MILHAUD (E.). L'ouvrière en France. 1 vol. in-16. . . . . 2 fr. 50
PAUL-BONCOUR (J.), député. Le fédéralisme économique. Préface de WALDECK-ROUSSEAU. 2e édit. 1 vol. in-8. . . . . 6 fr.
PAUL-LOUIS. L'ouvrier devant l'Etat. *La législation ouvrière dans les Deux Mondes.* 1 vol. in-8. . . . . 7 fr.
— Histoire du mouvement syndical en France (1789-1906). 1 vol. in-16. 3 fr. 50
— Le syndicalisme contre l'Etat. 1 vol. in-16 . . . . . 3 fr. 50
PAWLOWSKI, professeur à l'École des Hautes Études sociales. La Confédération Générale du Travail. Préface de J. BOURDEAU. 1 vol. in-16 . . . . . 2 fr. 50
— Les syndicats jaunes. 1 vol. in-16. . . . . 2 fr. 50
— Les syndicats féminins et les syndicats mixtes en France. *Leur organisation. Leur action professionnelle, économique et sociale. Leur avenir.* 1 vol. in-16. 3 fr. 50
PIC (P.), professeur à la Faculté de droit de Lyon. La protection légale des travailleurs et le droit international ouvrier. 1 vol. in-16 . . . . . 2 fr. 50
PINOT (P.) et COMOLET-TIRMAN (J.). Traité des retraites ouvrières. *Commentaire théorique et pratique de la loi du 5 avril 1910.* 2e éd., 1912, contenant les *modifications apportées à la loi depuis sa promulgation.* 1 v. in-8 . . . . 6 fr.
Le socialisme à l'étranger. *Angleterre, Allemagne, Autriche, Italie, Espagne, Hongrie, Russie, Japon, Etats-Unis* par MM. J. BARDOUX, G. GIDEL, KINZO-GORAI, [illegible], G. LOUIS-JARAY, A. MARVAUD, DA MOTTA DE SAN MIGUEL, P. QUEUTE-BEUCHART, M. REVON, A. TARDIEU. Préface de A. LEROY-BEAULIEU, [illegible] de J. BOURDEAU. 1 vol. in-16 . . . . . 3 fr. 50
VANDERVELDE (E.). L'exode rural et le retour aux champs. 1 vol. in-8. 2e éd. 6 fr.
— La coopération neutre et la coopération socialiste. 1 vol. in-16. . . . 3 fr. 50

LIBRAIRIE FÉLIX ALCAN, 108, BOULEVARD SAINT-GERMAIN

## JOURNAL DES ÉCONOMISTES

REVUE MENSUELLE DE LA SCIENCE ÉCONOMIQUE ET DE LA S

*(73e année, 1913.)*

Paraît le 15 de chaque mois par fascicules grand in-8 de 160 à 192

RÉDACTEUR EN CHEF : YVES GUYOT
ancien ministre,
vice-président de la Société d'économie politique de Paris,
ancien président de la Société de statistique
*Honorary Fellow of the Royal Statistical Society.*

ABONNEMENT :

Un an : France et Algérie, 30 fr. ; Union postale, 32 fr.
Six mois : France et Algérie, 16 fr., Union postale, 20 fr. — Le numéro, 3 fr. 50
*Les abonnements partent de janvier, avril, juillet ou octobre.*

## REVUE DU MOIS

DIRECTEUR : ÉMILE BOREL, professeur à la Sorbonne
SECRÉTAIRE DE LA RÉDACTION : A. DIANCONI, agrégé de l'Université.

*(8e année, 1913.)*

Paraît le 15 de chaque mois par fascicules de 128 pages grand in-8.

La *Revue du Mois*, qui est entrée en janvier 1912 dans sa septième année, suit avec attention dans toutes les parties du savoir le mouvement des idées. Rédigée par des spécialistes éminents, elle a pour objet de tenir exactement les esprits cultivés au courant de tous les progrès. Dans des articles de fond aussi nombreux que variés, elle expose les résultats les plus généraux et les plus intéressants de chaque ordre de recherches, ceux qu'on ne peut ni ne doit ignorer. Dans des notes plus courtes, elle fait place aux discussions, elle signale et critique les articles de revues, les livres qui méritent intérêt.

ABONNEMENT :

Un an : Paris, 20 fr. — Départements, 22 fr. — Étranger, 26 fr.
Six mois : 10 fr. — — 11 fr. — — 13 fr. 50
La livraison, 2 fr. 25
*Les abonnements partent du 15 de chaque mois.*

## REVUE DES SCIENCES POLITIQUES

publiée avec la collaboration des professeurs
et des anciens élèves de l'École libre des Sciences politiques
et faisant suite aux *Annales des Sciences politiques*

RÉDACTEUR EN CHEF : M. MAURICE ESCOFFIER
Maître de Conférences à l'École.

Paraît tous les deux mois par fascicules grand in-8 de 160 pages.

ABONNEMENT :

Un an : Paris, 18 fr. ; Départements et Étranger, 19 fr. — Le numéro, 3 fr. 50
*Les abonnements partent du 1er janvier.*

## BULLETIN DE LA STATISTIQUE GÉNÉRALE DE LA FRANCE

*(3e année 1912-1913.)*

Paraît tous les trois mois par fascicules grand in-8 d'environ 100 pages.

ABONNEMENT :

Un an : France et Étranger, 14 fr. — Le numéro, 4 fr.

Imprimerie de L. Dumoulin, à Paris. — 45.13.12.

Digitized with financial assistance from
Shri Brihad Bhartiya Samaj
on 11 March, 2020